

# Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü Semtlerinde Kentsel Değişim

*Ali Fuat Örenç*

İstanbul Üniversitesi

## Giriş

Şehir tarihi araştırmaları antik kentlerden çağdaş kentlere kadar ilk yerleşimlerin su kenarlarında oluştuğunu gösterir. Dolayısıyla kentlerin gelişmesinde ve dünya ile entegrasyonunda liman işlevi özel bir fonksiyon olarak öne çıkar. Limanlar, 19. yüzyıl öncesinde sadece ticaretin değil, sosyal yaşamın da fonksiyonel mekânları haline gelmişti. Hızla sanayileşen kentlerde liman alanları ve kıyılar giderek sanayinin ve sanayiye bağlı küçük ve orta ölçekli imalathanelerin, tersanelerin, depoların ve ambarların yer aldığı alanlara dönüştü<sup>1</sup>.

Bu zaviyeden bakıldığında iki kıtayı birleştiren İstanbul'un tomografik yapısı, tarih boyunca şehir kültürünün gelişimi ve değişiminde liman fonksiyonunu önemli bir unsur haline

.....

1 Dilek Erden, "Haliçte Dönüşüm ve Tarihsel Süreklilik", *Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi*, [http://www.obarsiv.com/e\\_voyvoda\\_0809.html](http://www.obarsiv.com/e_voyvoda_0809.html) (Erişim 28.06.2016).

getirmektedir<sup>2</sup>. Nitekim günümüzde *Yenikapı Limanı* arkeolojik kazı verileri, şehrin tarihini değiştirecek kıymettedir<sup>3</sup>. Aynı şekilde İstanbul'un kentsel dönüşümünde güncel tartışmalardan biri de liman alanı bazı kısımlarının dönüşümünü ön gören *Galataport Projesi*'dir<sup>4</sup>.

Osmanlı döneminde İstanbul'da modern bir liman inşasını zorunlu hale getiren gelişmeler 19. yüzyıl ortalarından itibaren ortaya çıktı. Buhar çağı ile birlikte gemi teknolojisindeki değişim, hem şehir içi yolcu kesafetini<sup>5</sup> ve hem de uluslararası ticaret trafiğini artırmış, liman bölgesi<sup>6</sup> içinden çıkılmaz bir keşmekeş içine düşmüştü. Limanda mevcut bir kısmı ahşap, iskele ve rıhtımlar artan trafik

.....

- 2 Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998, s. 1- 184.
- 3 Ufuk Kocabaş, "The Latest Link in the Long Tradition of Maritime Archaeology in Turkey: The Yenikapı Shipwrecks", *European Journal of Archaeology*, (Ed. R. Skeates), sa. 15/1, 2012, s. 1-15.
- 4 *Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport (15 Kasım 2016)*, yay. haz. P. Pınar Özden-D. Açar, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yay., İstanbul 2008, s. 5-163.
- 5 Ali Akyıldız, "Şirket-i Hayriyye Üzerine Bazı Değerlendirmeler", *Osmanlı İstanbulu*, I, ed. M. F. Emecen-E.S. Gürkan, İstanbul 2014, s. 350-355.
- 6 İstanbul Limanı, Karadeniz ve Marmara Denizi'ni birleştiren ve Asya ile Avrupa kıtaları arasında sınır oluşturan İstanbul Boğazı'nın iki yakasında yer alır. İstanbul Limanı'nın konumu en genel hatlarıyla Haliç'i de içine almak üzere, kuzeyden Anadolu ve Rumeli fenerleri arasına çekilen hat ile güneyde Pendik'ten başlayıp adaların (adalar dahil) güneyinden geçerek Küçükçekmece Gölü girişinde son bulan hat arasında kalan kısım olarak tanımlanabilir. İstanbul Limanı, *Dış Liman*, *Galata Limanı* ve *İç Liman* olmak üzere üç kısımdır. Dış Liman Sarayburnu ile Fındıklı Sarayı'nın kuzey köşesini birleştiren hattın dışında Marmara ve Karadeniz yönünde kalan sahadır. Galata Limanı, Sarayburnu ile Fındıklı Sarayı'nın kuzey köşesini birleştiren hat ile Galata Köprüsü arasındaki sahadır. İç Liman ise Karaköy köprüsünden itibaren Kağıthane ve Alibey dereleri üzerindeki ilk köprülere kadar olan sahadır: *İstanbul Limanı*, İstanbul Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü Yayını, İstanbul 1928, s. 54-56; Suna Doğaner, "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri", *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, Bülten*, sa. 8/8, İstanbul 1991, s. 116-117.

karşısında yetersiz kalmış<sup>7</sup>, zamanla kapitülasyon sahibi devletlerin talep, şikâyet ve baskılarının artmasına sebep olmuştu<sup>8</sup>.

İstanbul'a yeni liman inşası maksadıyla *Sultan Abdülmecid* (1839-1861) ve *Abdülaziz* (1861-1876) dönemlerinde sonuçsuz girişimlere tesadüf etmekteyiz<sup>9</sup>. İstanbul'un bu önemli sorunu *Sultan II. Abdülhamid* (1876-1909)'in tahta geçişinden sonra çözülebilmiştir. Sultan, İstanbul gibi büyük bir şehre yakışmayan liman meselesine hemen el atmıştır. Öncelikle İstanbul rıhtımlarında artan trafiğe ve sorunlara çözüm maksadıyla 1877 tarihli bir nizamname hazırlanmıştır. 40 maddelik bu nizamname ile *Dersaadet* ve *Galata* olmak üzere iki kısımda ele alınan İstanbul liman bölgesinin sınırları belirlenmiş, yoğun trafiği rahatlatmaya yönelik gemi demirleme alanları ile şartları tespit edilmiştir<sup>10</sup>.

.....

7 1860 yılında İstanbul Limanı'nın artan ticari yoğunluğu karşılayamaz duruma geldiği tespit edilmiştir. Transit ticaretin yoğunlaşması nedeniyle Avrupalı devletlerin kapasite sorunları gerekçesiyle şikâyetleri artmıştı. Gemiler iskeleye yanaşamadığı için mavnalarla iş görülmekteydi. Limanda mal indirmede kullanılabilecek sadece 3 adet vinç bulunuyordu. Alan darlığı yüzünden ticari mallar zamanında gümrüğe giriş yapamıyordu. Ambarlar yeterli değildi. Bu durum gümrük gelirlerinin düşmesine de sebep oluyordu: Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İ. MVL, 436/1927(12 Şevval 1276).

8 İstanbul rıhtımlarına gelen gemiler açıklarda demirler, şehre gelen yolcu ve ticari mallar mavna kayıkları ve teknelerden hamallar vasıtasıyla iskelelere nakledilirdi. Limanların derinlikleri uygun olmadığından doğrudan doğruya gemiden ambara, ambardan gemiye mal aktarmak da mümkün olamıyordu. Bu durum da bilhassa uluslararası ticareti olumsuz etkiliyordu: Ahmed Hamdi, *İstanbul Limanı*, Akşam Matbaası, İstanbul 1929, s. 11-33; Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya...*, s. 90-113; Vilma Hastaoglou-Martinidis, "The Building of Istanbul Docks 1870-1910. New Entrepreneurial and Cartographic Data", *ITU, A/Z*, c. 8/1 (2011), s. 85-88.

9 Daha fazla bilgi için bkz. W. Müller-Wiener, *Aynı eser*, s. 112-136, Fetullah Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi: Kuruluşu ve Faaliyetleri (1890-1935)", Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s. 4-6; Fatma Yalçın, "Erken Cumhuriyet Döneminde Milli İktisat Politikası ve Bir Örnek Girişim: İstanbul Liman Şirketi", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s. 31-34, 39-40.

10 Nizamnameye göre İstanbul Limanı'nın Dersaadet (Eminönü/Sirkeci) kısmı

## İstanbul'a Modern Liman İnşası Mukavelename ve Şartnamesinde Kentler Değişimin Parametreleri

İstanbul limanının modernizasyonuna dair ilk ciddi gelişme 1879 yılında yaşanmıştır. Padişah fermanına istinaden, aynı zamanda *Osmanlı Fenerler İdaresi* imtiyaz sahibi Fransız asıllı Osmanlı vatan-daşı *Marius Michel* (Mişel Paşa)'e rıhtım inşası projesinin verilmesi uygun bulunmuştur. Hatta imtiyaza dair mukavele ve şartname taslakları oluşturulup müzakerelere başlanmıştır. Bu projeye göre Eminönü tarafında *Sirkeci* ile *Unkapanı*, Galata yönünde *Azapkapı* ile *Tophane* arasında boydan boya uzanan rıhtımlar inşa edilecekti. Mişel Paşa, bu ilk teşebbüsünde İstanbul rıhtımını inşa ve işletim imtiyazını 70 yıllığına almış oluyordu. Ancak bu ilk teşebbüs akim kalmıştır<sup>11</sup>. Haliç dâhilindeki akıntı ve çamurlu zemin karşısında<sup>12</sup> çıkacak yüksek inşaat maliyetine müteahhitlerin yanaşmaması; li-man işletmesini üstlenecek şirketin ve rıhtımların zamanla İngi-liz etkisine girmesi endişesi karşısında bürokrasinin tereddütleri<sup>13</sup> olumsuz sebepler arasında öne çıkmıştır<sup>14</sup>.

.....

yeni ve eski köprüler arasındaki bölge olarak tanımlanmaktaydı. Galata kısmı ise Yeni Köprü yani Galata Köprüsü'nden başlayarak Salı Pazarı'na, oradan Sarayburnu hizasına kadar uzanıyordu. Nizamnamede yerli ve yabancı bandralı vapurların limandaki şamandıralara gemi bağlama şartları ayrıntılı olarak tespit edilmiştir: *Dersaadet Liman Nizamnamesidir*, Galata'da Billur Sokağında Mösyö De Castro Matbaasında Tab' olunmuştur, İstanbul 1294, s. 1-16. Nizamname metni için ayrıca bk. *Düstur*, I. Tertip, İstanbul 1299, c. I, s. 573-581.

11 Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Mektubi III, H94/77 (1879); Mektubi III, 311/64 (1879); W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya*, 138-139.

12 İstanbul şehrinin kuruluşuyla birlikte doğal liman olan Haliç, çok geniş bir beslenme havzasına sahip olan Alibey ve Kağıthane derelerinin erozyonla taşıdığı kil, balçık ve kum ile büyük ölçüde dolmuştu. Sirkeci ve Eminönü'ndeki koylar da dolmuş ve kıyıların şekli değişmişti. Köprülerin de yapılmasıyla zaman içinde Haliç ağzındaki Salıpazarı ve Karaköy, Sirkeci ve Sarayburnu açık liman halini almıştı (S. Doğaner, "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri", s. 118, 122-123).

13 BOA, ŞD, 2428/38 (27.M.1297); F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 5-7.

14 BOA, HR.TO, 476/30 (06.10.1879); İ. DH, 795/64532 (18.Z.1296); Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası,

Bu başarısız teşebbüs akabinde limanda sorunlar artmaya devam etmiştir. Nitekim aynı tarihlerde *İstanbul Liman Reisi* rıhtımlara dair bir mütalaasında limanın kifayetsizliği nedeniyle gemilerin rıhtıma yanaşamadığını, yükleme ve indirme yapılamadığını vurgulamaktaydı. Ayrıca liman trafiği yoğundu ve bekleme alanı yeterli değildi. Reis, her gün rıhtımlara gelip-giden posta ve yolcu vapurları ile yelkenli gemi ve kayıkların bekleme yapma, yük alıp boşaltmalarına; geriye manevra kabiliyeti olmayan *İdare-i Mahsusa* ve *Şirket-i Hayriye* vapurlarının seferlerine; kayık iskeleleri ve posta vapurları arasında insan ve eşya taşıyan mavna, salapurya, sandal, ufak piyade kayığı ve benzeri küçük deniz taşıtlarının seyrüseferlerine limanın yeterli olmadığını dile getirmişti<sup>15</sup>.

Nihayet ilk teşebbüsten 11 yıl sonra Sultan Abdülhamid İstanbul limanı rıhtımlarının inşası işinin yine Mişel Paşa'ya ihalesi hususunda talimat verdi. Sultan, yeni limanın inşasındaki maksadın *halkın yararı ve çevrenin tanzimi* olduğunu vurgulamıştı<sup>16</sup>. Mişel Paşa ve vekili ile yapılan görüşmeler sonucu 1890 tarihli imtiyaz mukavelesi onaylanmıştır. Böylece bir *anonim şirket* vasıtasıyla Galat ve Sirkeci taraflarında liman inşa imtiyazı verilmiş oluyordu. İmtiyaz süresi ise 85 yıl olacaktı<sup>17</sup>.

Mukavele maddeleri üzerinde uzlaşma sağlanmasının ardından 1890 yılının Ağustos ve Ekim aylarında önce *Nafia Nezareti* tarafından onaylanan ve sonra *Meclis-i Vükelâ'*ya gönderilen mazbatalar padişahın tasdikine sunulmuştur (19 Ekim). Ardından şirket vekili *Félix Granet* saraya çağrılmış ve rıhtım imtiyazı verilmiştir. Bu gelişmelerin ardından 17 Kasım 1890 tarihinde imtiyaz fermanı

.....

İstanbul 1949, s. 1-3. Marsilya inşaat şirketi *Dussaud Frères* rıhtım inşaatları için 18.120.000 franklık bir ön maliyet çıkarmıştı. İngiliz *Crawley&Co.* şirketi ise daha fazla maliyet çıkardı: W. Müller-Wiener, *Aynı eser*, s. 138-139; Vilma Hastaoglou-Martinidis, "The Building of Istanbul Docks 1870-1910. New Entrepreneurial and Cartographic Data", s. 88-90.

<sup>15</sup> BOA, Y. MTV, 45/87 (1308).

<sup>16</sup> BOA, İ. DÜİT, 32/5 (2.R.1308); İ. DÜİT, 33/11.

<sup>17</sup> BOA, İ. DÜİT, 32/5 (2.R.1308); Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 2-3; F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 4-10; V. Hastaoglou-Martinidis, "Aynı makale, s. 91.

ilan edilmiş, 19 Kasım 1890'da da *Divan-ı Hümayun*'a kaydı yapılmıştır<sup>18</sup>.

Dönemin şartlarına göre yap-işlet-devret modelinin tatbik edildiğini gördüğümüz 28 maddelik 1890 mukavelesini ile Galata ve Eminönü bölgelerinde yaşanacak kentsel değişimin ana hatları ortaya çıkmış oluyordu. Her iki yakada da yapılacak rıhtımlar ile gümrük, vergi, sıhhiye ve güvenlik amaçlı resmi binaların yanı sıra, gelir getirici han ve işletmeler önemli oranda denizin doldurulması sonucu elde edilecek alanlarda faaliyet gösterecekti<sup>19</sup>.

1890 mukavelesinin ilk maddesinde rıhtımların alanı taraf edilmekteydi. Buna göre Haliç'in İstanbul tarafı sahilinde bulunan Sirkeci'deki vapur iskelesi hududu hariçte kalmak üzere, bu vapur iskelesinden *Unkapanı Köprüsü*'ne kadar olan bölge ve Galata tarafında *Tophane-i Âmir* meydanı sınır dışında kalmak şartıyla, bu meydana Unkapanı Köprüsü'nün Azabkapısı tarafına kadar olan bölge ile sınırlı olacaktı. Ayrıca Unkapanı ve Azabkapı kısmında köprü sınır dışında kalacak, *Karaköy Köprüsü*'nün o tarihteki uzunluğuna hanel gelmeyecekti. Sadece köprü başlarında küçük değişiklikler yapılabilecekti.

Mişel Paşa'ya mukavelesinin imzalanmasından itibaren 8 ay içerisinde rıhtımları inşa ve işletmek amacıyla bir anonim şirket kurma imtiyazı da tanınıyordu. Oluşturulacak şirket, rıhtımlarla dok ve antrepolar arasında nakliyyeyi kolaylaştırmak için rıhtım boyunda demir raylar döşemek, açılacak yeni sokaklarda tramvay şirketiyle<sup>20</sup> birlikte hatlar inşa etmek ve omnibüs işletilmek yetkisine sahip olacaktı.

1890 mukavelesinin 3. maddesinde şirketin 18 ay içerisinde gerekli keşifleri yaparak ayrıntılı harita, resim ve raporlar düzenleyip

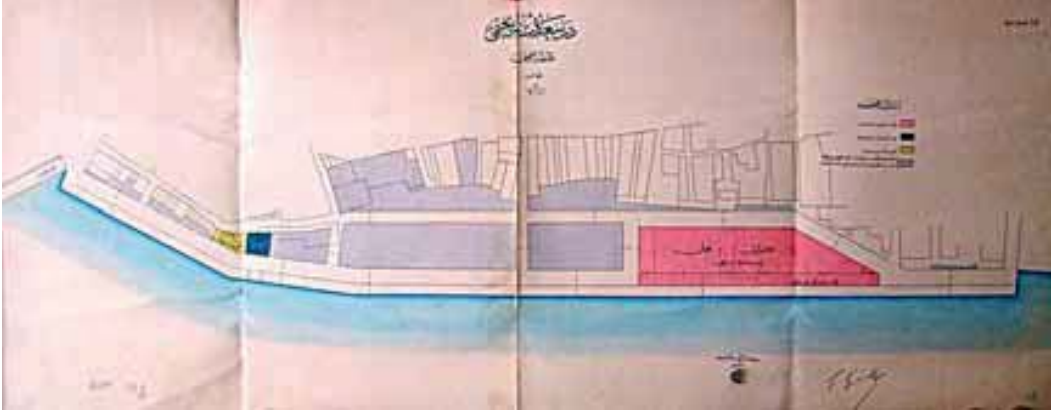
.....

18 BOA, İ. DÜİT, 32/5 (2.R.1308), Lef 1-6; İ. DÜİT, 32/6 (27.R.1308), Lef 1-2; F. Devran, *Aynı tez*, s. 15.

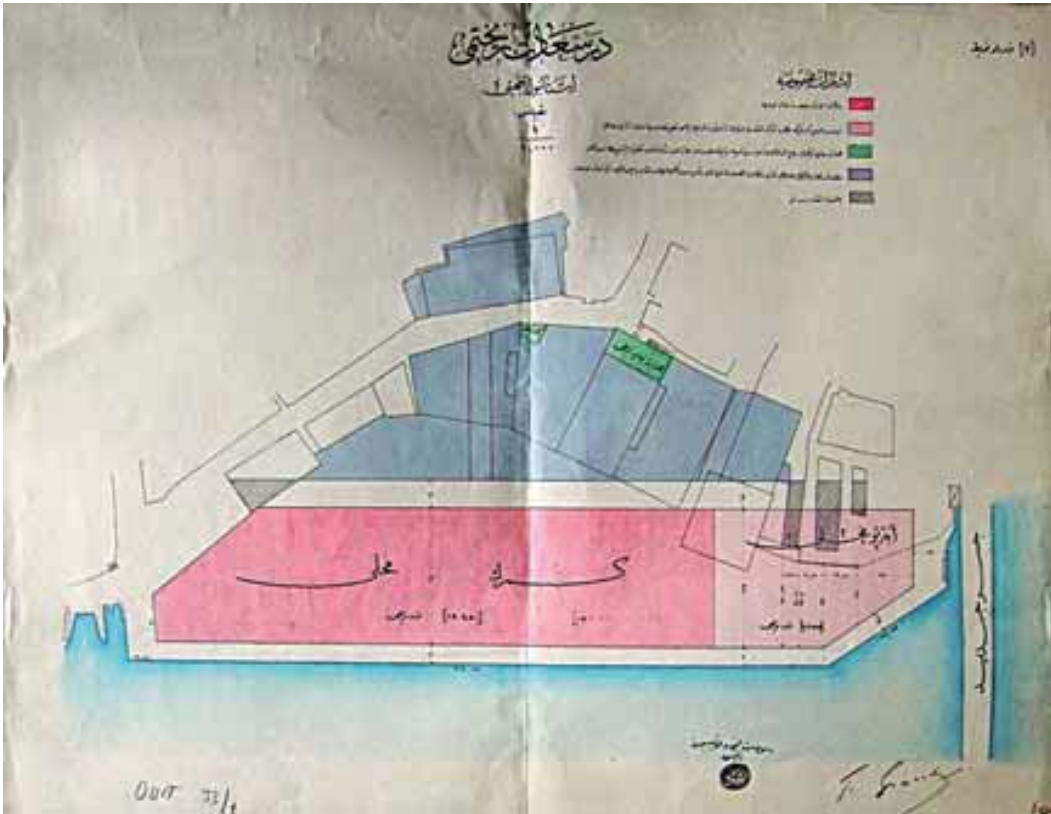
19 Rıhtımların deniz dolgusu ile inşasına doğal yapının bozulacağı gerekçesiyle İstanbul Liman Reisi itiraz etmiştir: BOA, Y. MTV, 45/87 (1308); İ. DÜİT, 32/8, Lef 3.

20 1869'da imtiyaz alan Dersaadet Tramvay Şirketi 1871 Ağustosunda Azabkapı-Beşiktaş arasında hat açmıştı (Nur Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, Literatür Yayınları, 3. baskı, İstanbul 2011, s. 25).

MODERN İSTANBUL LİMAN'ININ İNŞASI SÜRECİNDE  
GALATA VE EMİNÖNÜ SEMTLERİNDE KENTSEL DEĞİŞİM



[Harita-I: İstanbul Limanı Galata rıhtım projesi:  
BOA, İ. DUİT, 33/1]



[Harita-II: İstanbul Limanı Eminönü (İstanbul) rıhtım projesi:  
BOA, İ. DUİT, 33/1]

*Nafia Nezareti*'ne sunması karar altına alınıyordu. Nezaret bu haritaları 3 ay içerisinde inceleyerek *Rüşumat Emaneti*, *Bahriye Nezareti* ve *İstanbul Şehremaneti*'ne ait konularda gerekli tadilleri yaparak tasdik edecekti.

Mukavelenin 4. maddesi şirketin imtiyaz tarihinden 2 sene içerisinde inşa faaliyetine başlamasını öngörüyordu. Şirket zarar ve geliri kendisine ait olmak üzere inşaatı 14 senede bitecekti. İnşaat fenni kaidelere, şartname hükümlerine ve nezaretçe tasdik olunan harita ve raporlara uygun yapılacaktı. 5. maddede Nafia Nezareti'nin rıhtımların inşa çalışmalarını teftiş etmesi kabul edilmişti. Devlet, imtiyaz müddeti içerisinde idare ve işletme muameleleri, rıhtım, dok ve antrepolar yanı sıra rıhtım üzerinde döşenecek raylardan elde edilecek gelirleri de özel komiserler vasıtasıyla denetleyecekti.

Mukavelenin 6. maddesi, rıhtımlarda tesis edilecek dok ve antrepolar ile yeniden inşa edilecek gümrük binaları, ambar, sıhhiye, liman ve zaptiye daireleri için gerekli olan araziye dairdi. Şirket bu binalar için şahıslar ile hazine ve vakıflara ait yerleri satın alabilecekti. Bu alımlarda arazi sahipleriyle şirket uyuşmazlığa düşerse *İstimlak Kanunu*'na uygun olmak şartıyla satış gerçekleşecekti. Cami gibi kutsal mekânların istimlâki ise *şer'i hükümlere* uygun yapılacaktı. Üzerinde yapı bulunmayan ve duvarla çevrilmemiş araziler devlete aitse inşaat müddetince bedelsiz olarak; şahsa ait emlak ise bedeli ödenmek koşuluyla hükümet tarafından şirkete teslim edilecekti.

Mukavelenin 7. maddesine göre hükümet, imtiyaz müddetinin 40. yılı bitiminden itibaren istediği zaman rıhtımlar ile ek kısımlarını satın alma hakkına sahip olacaktı. 18. maddesinde devletin, rıhtımlarla ek kısımlarının istediği bölümlerine masrafını karşılamak şartıyla istihkâmlar yapabileceği kaydedilmişti. 19. maddeye göre inşa çalışmaları esnasında bulunacak eski eserler devletin belirlediği nizamnameye tabi olacaktı. Ancak şirket eski eserler hususunda ruhsat almak hakkına hâizdi.

Mukavelesinin 22. maddesi rıhtım inşaat ve işletme sürecinde çok tartışılacaktır. Bu madde bütün masrafı şirkete ait olmak üzere Galata ve İstanbul tarafında devlet adına yapılacak resmi binalara dairdi. Buna göre şirket, devletin belirleyeceği mevkilerde, isteyeceği şekil ve surette olmak üzere yeni gümrük daire ve ambarları, sıhhiye ve liman idarehaneleri, güvenlik işleri için gerek duyulan binaları tam kâgir olarak inşa edecekti. Yapılacak gümrük antrepo ve ambarlar ile sıhhiye ve liman daireleri devletin şirkete devrettiği



büyüklik ve genişlikten aşağı olmayacaktı. Bunların planları devletin tasdikine sunulacaktı. Bu maddede, devletin şirkete devredeceği eski resmi daire ve arsalarının durumu da belirlenmiştir: Buna göre devlet şirkete İstanbul ve Galata gümrüklerinde ve *Kireç Kapısı*'nda *Hazine-i Hassa*'ya ve *Emlak-i Hümayun*'a ait kısımlar dışında kalan arsaları, sıhhiye ve liman daireleriyle bunlara ait arsaları, gümrük idaresinde bulunan *Emtia Gümrüğü* mahalli ile yine Galata'da bulunan *Müskirat* ve *Zahire* gümrüklerine ait arsaları, İstanbul'un *Yemiş* ve *Kereste* gümrüklerine ait arsalarının tamamını teslim edecekti. Şirket bu arsalara sahip olabilmek için taahhüt ettiği resmi daireleri tamamlayıp devlete teslim etmek zorundaydı. Şirket, inşaat süresince ihtiyaca göre dok ve antrepo inşa edebilecekti. Bu binaların rıhtım tarafında kalan yüzü, mevcut binalardan alçak veya bunların bir buçuk katından yüksek olamayacaktı. Gerektiğinde gümrüklerin tren hatlarıyla irtibatı sağlanacaktı. Şirket, *Ecnebi Emtia Gümrüğü*'ne bitişik bulunan *Hidayet Cami* ile *Selim Efendi Mescidi*'nin zemin ve meydanları ile müstemilatı binalarına kesinlikle ilişmeyecekti.

Mukavelenin 24. maddesi köprülerin durumuna dairdi. Her ne kadar fermana yer almış ise de *Azapkapı Köprüsü*'nün kaldırılmasından ve *Karaköy Köprüsü*'nün mevkiinin değiştirilmesinden vazgeçilmekteydi. Köprüler, mevcut yerlerinde bırakılacak ve idareleri de eskiden olduğu gibi Tersane-i Âmire tarafından yürütülecekti.

Mukavelenin 26. maddesi şirkete devredilecek arazi hakkındaydı. Buna göre şirket dolgu ile denizden kazanacağı, İstimlak Kanunu'na uygun olarak satın alacağı ve anlaşma gereğince kendisine terk edilecek alandaki umuma ait yollar, rıhtımlar, dok ve antrepolar, yeni gümrük, sıhhiye, liman, teftiş ve muayene memurlarına mahsus odalar ile bunların tamamının kullanımına verilecek mahaller dışında kalan araziye kanunlara uygun olmak şartıyla dilediği gibi tasarruf edebilecekti. Ancak bu arazilerin kesin sınırları bir haritada belirlenecekti. 27. maddede ise rıhtıma yakın ve bitişik olan şahıs binalarının durumu ele alınmaktaydı. Bu gibi binaların önlerinde doldurulacak arazi, sahibi tarafından satın alınmazsa, şirket değeri üzerinden satın alabilecekti. Şirket ile arazi sahibi arasında ihtilaf olursa bilirkişi marifetiyle değer tespiti yapılacaktı.

Rıhtım imtiyaz mukavelesinin 28. maddesinde, mukavele ve şartname hükümlerinin uygulaması sırasında gerek devlet ile şirket ve gerekse şirket ile ahali arasında ortaya çıkacak davaların *Osmanlı mahkemelerinde* görüleceği karar altına alınıyordu.

Babıâli ile şirket arasında rıhtım imtiyazına dair bir de *şartname* kaleme alındı. Şartname 5 fasıl ile 18 maddeden oluşmaktaydı. Birinci fasıl inşaat, imalat, alet ve edevata dairdi. Bu fasılın 2. maddesinde, mukavelenamenin üçüncü maddesinde belirtilen şirketin çalışmalarını yapacağı alanlara ait 1/1000 ölçekli iki nüsha haritasını Nafia Nezaretî'ne takdimi yer almaktaydı. İnşaat ile alanları değişecek mahaller haritada kırmızı renkle gösterilecekti. Ayrıca inşaat aksamının temellerinin ve inşaatın nasıl yapılacağını gösterecek 1/100 ölçeğinde haritalar hazırlanacaktı.

Bu fasılın 3. maddesinde rıhtımın genişliği belirlenmiştir. Buna göre Karaköy Köprüsü haricinden başlamak üzere, rıhtım ile arkasında inşa edilecek evlerin mesafesi 20 metre olacaktı. Rıhtımlar üzerindeki yaya kaldırımları en az 3 metre, bunu takiben yapılacak şosenin genişliği ise en az 9 metre olacaktı. Sahil boyunca gemilerden yükleme ve boşaltma için 8 metre mesafe bırakılacaktı. Bu alan içerisinde rıhtımı dok ve antrepolara bağlamak üzere raylar döşenecekti. Şirkete işletme yetkisi verilen tramvay ise umumi yollar üzerinde olacak ve rıhtım boyunca arabaların geliş-gidişine, arabaların evlerin önünde durmasına engel teşkil etmiecek şekilde inşa edilecekti. Rıhtımın başlangıç ve bitiş noktalarında, hali hazırda mevcut olduğu gibi kayıkların rahatça yanaşabileceği iskeleler kurulacaktı.

Şartnamenin 4. maddesine göre şirket, rıhtım inşası esnasında mecrası değişmesi gereken su ve lağımları kendi masrafiyle, fenne uygun olarak yeniden inşa ederek denize akıtılmalarını sağlayacaktı. 5. maddesinde liman inşaatta kullanılacak malzemelerin tekniğe uygunluğu ve kalitesi; binaların taş, tuğla veya demir kirişten yapılması; binaların üzerlerinin kiremit veya başka malzemelerle örtülmesi; denize doldurulacak kayalara verilecek meyil ile bunların büyüklüğünün projenin takdiminde tayin edilmesi hususlarına yer verilmişti.

Şartnamenin ikinci faslı rıhtım, dok, antrepo ve tramvay ile rayların muhafazası ve idaresine ayrılmıştı. Üçüncü fasıl imtiyazın feshi şartları, rıhtımların satın alınması ve imtiyaz süresi sonunda yapılacak muamelelere dairdi. Bu fasıldaki 13. maddeye göre şirketin mukavelenamenin 22. maddesinde belirtilen sebeplerden dolayı imtiyaz hukukunu yitirmesi durumunda, o ana kadar yapılan inşaat çalışmaları ve satın alınan arazinin bedeli tayin edilerek müzayedeye konulması ön görülüyordu. Müzayede, taliplerinden kime kalırsa, liman imtiyazı ve şirketin taahhütleri onun tarafından yürütülecekti. Bu müzayede neticesinde de bir sonuca ulaşılamazsa devlet şirkete hiçbir bedel ödenmeksizin rıhtımlar ve müstemilatına sahip olacaktı. 15. maddede göre şirket, imtiyaz müddetinin sona ermesinin ardından rıhtımları bütün müstemilatı ile bedelsiz olarak devlete teslim edilecekti<sup>21</sup>.

### **Dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepolar Anonim Şirketinin Kurulması**

1890 mukavelesine göre limanın inşa, idare ve işletimi için bir anonim şirket kurulacak, böylece rıhtımların imtiyaz hukuku Mişel Paşa'dan bu şirkete geçecekti. *Dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepolar Şirketi* (Société det Quais et Entrepots de Contsantinople) adıyla kurulan şirket 17 Kasım 1890 tarihli Padişah fermanına istinaden yürürlük kazanmaktaydı<sup>22</sup>. Şirketin iç işleyişi, idari ve finansal yapısını düzenleyen 9 fasıl ve 45 maddeden oluşan bir dahili nizamname hazırlandı. Bu nizamnamede anonim şirketin kuruluş amacı, dahili

.....

21 BOA, İ.DUİT, 32/8, Lef 3.

22 Merkezi İstanbul olan şirket ülkenin sair mahallerinde ve Paris'te şube açabilecekti. İstanbul'daki merkez Galata'da *Eski Bankalar Caddesi*'ndeki *Saint Pierre Hanı*'ndaydı. Paris'teki şubelerse sırasıyla *Louis le Grand Sokağı* 9 numara; 4, Rue de Séze ve 43, *Boulevard Malesherbes*'te bulunmaktaydı (F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 70-71). Rıhtım şirketinin adı Cumhuriyetin ilanı akabinde 26 Temmuz 1925 tarihli bir kararname ile değişmiş ve *İstanbul Limanı İşleri İhbarı Türk Anonim Şirketi* olmuştur. Şirket 1934 yılında satın alınarak ise millileştirilmiştir: Ahmed Hamdi, *İstanbul Limanı*, 145; F. Yalçın, *Erken Cumhuriyet Döneminde Milli İktisat Politikası ve Bir Örnek Girişim: İstanbul Liman Şirketi*, s. 55-167.

yönetimi<sup>23</sup> ve sermaye yapısı belirlendi<sup>24</sup>. Şirketin kuruluş amacı, Haliç'in her iki yakasında rıhtım, liman etrafında dok, antrepo ve mağaza yapma, şirkete terk edilen, şirket tarafından satın alınan veya denizin doldurulmasıyla elde edilen arazinin kira, satış ve mübadelesi veya arazi üzerinde bina yapılması, gerektiğinde rıhtım yollarında tramvay işletmesi, iki sahil arasında vapur işletilmesi, gayrimenkul, emlak, banka, ticaret ve sanayi gibi şirketin amacına uygun bütün muameleleri yürütmek olarak belirtiliyordu. Osmanlı kanunlarına tabi olacak şirketin 1 Ocak 1891 tarihi itibarıyla *İstanbul Bidayet Mahkemesi*'ne kaydı yapıldı<sup>25</sup>.

Mukavele ve şartnameye bakıldığında şirketin Galata ve Eminönü (belgelerde İstanbul) tarafında biri imtiyaz değeri ise hususi emlak olmak üzere iki türlü gayrimenkulü olabilecekti. Bunlardan imtiyaz emlak şirkete yeni olarak inşa edip imtiyaz sonuna kadar işletme yetkisine sahip olacağı rıhtımlar, dok ve antropolardı. Bunları süre bitiminde bedelsiz olarak devlete teslim edecekti. Hususi emlak ise şirketin denizi doldurarak ve İstimlak Kanunu'na uygun surette satın aldığı arazi ile imtiyaz mukavelesi gereğince kendisine mübadele yöntemiyle verilmiş olan arsalardı. Bu emlakın imtiyaz müddeti sonunda devlete verilmesi söz konusu değildi<sup>26</sup>.

.....

23 Dahili Nizamname'ye göre şirketin idari işlerinin umumi heyete mensup 5-11 arası azadan oluşan bir idare meclisi tarafından görülecekti. İlk 3 sene için teşkil edilen idare meclisi Fenerler İdaresi Başkanı ve Rumeli İltisak Demiryolları'nın inşaat şirketi ikinci başkanı *Obuare*, Eski Posta ve Telgraf Nazırı ve Mebusan Heyeti Azasından *Felix Granet*, eski Belediye Reisi ve Meclis Azası *Delpeş* ve *Marki Davrozon*'dan ibaret olacaktı: Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 5-6; F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 70-71.

24 İmtiyaz mukavelesi gereği Mişel Paşa 3 milyon franklık hisse senedi karşılığında imtiyazı şirkete devretmiştir. Rıhtım şirketi her biri 500 franklık 46 bin hisseden oluşmak üzere 23.875.000 frank sermaye ile kuruldu. Şirket 1895 senesinde tahvil ihracı yöntemiyle % 5 faizli 12.000.000 franklık borç anlaşması yaptı: Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 5; V. Hastaoglou-Martinidis, "The Building of Istanbul Docks 1870-1910. New Enterpreneurial and Cartographic Data", s. 91.

25 BOA, Y. PRK. TNF, 3/3, (6.R.1308); Y. PRK. TNF, 2/16, (23.B.1305); İ. DUIT, 32/8, Lef 4.

26 Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 3.

## Galata ve Eminönü Rıhtımların İşletmeye Açılması ile Liman Bölgesindeki Topografik Değişim

Liman imtiyazına dair uzun müzakereler Avrupa basında on bir yıllık sürecinin meyvesini verdiği şeklinde değerlendirilmiştir. Gerekli prosedür tamamlandıktan sonra<sup>27</sup> inşaatla başlanılabilmesi için öncelikle haritaların hazırlanması gerekmektedir<sup>28</sup>. Bu maksatla Fransa'nın tanınan mühendislerinden *M. Adam* ile üç arkadaşı görevlendirildi. Ekip Galata'da bir ofis kiralayarak çalışmalara başladı<sup>29</sup> ve rıhtım planları bitirilip Nafia Nezareti'ne sundu. Planların kabulü için Bahriye Nezareti, Rüsumat Emaneti ve İstanbul Şehremaneti'nin tasdiki gerekiyordu. Bundan dolayı bu üç kurumun memurlarından oluşan bir fenni komisyon kurularak planlar incelendi ve kabul edildi. Şirket bir taraftan da müteahhitler *Duparchy* ve *Diricq* yönetiminde inşaatla ihtiyaç duyacağı personel ile kullanacağı muhtelif büyüklükte römorkörler, tarak vapurları, vinçler, buharlı makineler ve mavnalar ile zorunlu alet ve edevatı temin etmeye başladı<sup>30</sup>. Bir taraftan da deniz dolgu malzemesinin temini maksadıyla İstanbul ve çevresinde taş ocakları açıldı<sup>31</sup>.

.....

27 Mukavele gereği Mişel Paşa, rıhtımların depozitosu olan 500 bin frankın Osmanlı lirası karşılığı 1 milyon 800 bin kuruşu hazineye teslim etti (F. Devran, *Aynı tez*, s. 32).

28 DMA, Mektubi III, 675/123 (1891); Mektubi III, 685/119 (1892); Mektubi III, 841/9-19 (1894).

29 1890 yılında Galata'da kiraların çok yüksek olması genel bir memnuniyetsizlik sebebi olması, şirketin bir an önce arsaları değerlendirmesini açıklamaktadır (Nur Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, s. 121).

30 W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya*, s. 138-139; Abuzer Aldoğan, *Pera'nın Limanı Galata*, Göl Kitap Yay., İstanbul 2013, s. 10-11; V. Hastaoglou-Martinidis, *Aynı makale*, s. 91.

31 Şirket, İstanbul'da işlettiği taş ocakları ile de kentsel değişime sebep olmuştur. Ancak taş ocaklarının işletmesi esnasında bilhassa İstanbul Adaları'nda oluşan çevre tahribatı ve hava kirliliği şikayetlerin artmasına neden olmuştur. Mesela adaların sahil kısmında doğal çevre ve bilhassa istiridye tarlaları tahribata uğramıştır (BOA, BEO, 1133/ 77415; BEO, 1131/ 77279). Rıhtım inşaatında denizin doldurulmasında kullanılacak olan iri taşların sağlanmak için şirket önce *Bahariye* civarında bulunan tepelerdeki arazi sahipleriyle anlaşmalar yapmıştı. Buradaki ocağın işletilmesi için Yalıköşkü'nde mevcut *Evkâf-ı*

Liman şirketi yaklaşık bir buçuk yıl süren hazırlık aşaması ardından rıhtım inşaatına Galata sahilinde<sup>32</sup>, Tophane-i Âmire önünden başladı (Nisan 1892)<sup>33</sup>. Uluslararası trafiğin yoğun olduğu

.....  
*Hümâyun Nezareti'*ne ait *Vişnelik Kayıkhanesi* kiralanmıştı. Taş malzemesi için *Silahtarağ'a*da, *Kemiklidere* ve *Adile Sultan'*ın tasarrufunda bulunan arazilerde de ocaklar açıldı. Burada çıkarılacak taşların inşaat alanına nakli maksadıyla şirket ile Şehremaneti ve Nafia Nezareti arasında bir anlaşma yapıldı. Bu anlaşma gereği güzergah üzerine bir de demiryolu kuruldu. Mişel Paşa, malzemenin taşınması esnasında tahrip olacak yolların tamir edileceğini Nafia Nezareti'ne verdiği bir senetle taahhüt etti (BOA, BEO, 48/3560 (16.M.1316). Adile Sultan'a ait arazi dışında da taş ocağı açmak isteyen şirket, devletten kendisine bu arazilere ait icar bedellerinin İstimlak Kanunu'na göre resen belirlenmesi yetkisini talep etti. Ancak bu kabul edilmedi. Taş ocağı işletilen diğer bir yer de *Kınalı Ada*'da bulunmaktaydı. Ada manastırı papazıyla şirketin ocaklar müteahhidi Diricq arasında kilise arazisinin işletilmesi hususunda bir anlaşma yapıldı. Bu iş için ada sahilinde mavna ve gemiler için bir iskele inşa edildi. Bu arada *Şehzade Sultan Mehmed Vakfı*'na ait *Hayırsız Ada*'da şirketin taş ocağı işçilerinin ihtiyacını karşılamak için ruhsatsız bir fırın inşa ettiği öğrenildi. *Burgaz Ada*'da açılan taş ocaklarında çalışan ameleler de sorun olmuştu. Şirket memurunun önce 15-20 kadar Rum ve İtalyan ameleyle başladığı çalışmalarda amele sayısı 200'e kadar çıkmıştı. Ada papazı durumu Nafia Nezareti'ne şikayet etti. Bunun üzerine bu adadan taş ihracı önce yasaklanmış fakat sonradan şirketin ve Fransız elçisinin yaptığı girişimler ardından arazinin Rum manastırına ait olduğu ve dolayısıyla mukavelenin 6. maddesi gereğince şirketin taş ocağı işletme yetkisi olduğu belirtilerek çalışmalara yeniden izin verilmişti. Rıhtım şirketiyle *Evkâf-ı Hümâyun Nezareti* arasında Kınalı, Hayırsız ve Burgaz adalarında işletilen ocaklarla ilgili ortaya çıkan problemler mahkemeye intikal etmiş, uzun bir müddet devam eden davanın neticelenmeyişi şirketin nezarete 5 bin Osmanlı lirası karşılığında sulh teklif etmesiyle sonuçlanmıştı. Uzun müddet gündemi meşgul eden taş ocakları işletim sorunları için bkz. BOA, BEO, 1000/74944 (2.R.1315); BEO, 1100/ 82481 (7. ZA.1315); BEO, 1031/77279 (27.Ca.1315); BEO, 1033/77415 (6.C.1315); BEO, 1301/97564 (19.Z.1316); BEO, 3643/273175 (15.N.1327); DMA, Mektubi II, 1077/6 (1897); Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 32-33; F. Devran, *Dersaadet Rıhtım Şirketi*, s. 34-36.

32 N. Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, s. 2-86; Başak Ergüder, *Galata Hanları (1868-1945)- Paranın Serüveni*, SAV Yayınları, İstanbul 2011, s. 35-380.

33 Şirket inşaata refakat etmek üzere mukavelenin 5. maddesi gereğince Bahriye Nezaretinden bir komiser talep etmiş, Nezaret de Bahriye İnşaiye

bu kısımda denizden kazanacak alan şirket için önemliydi. Nitekim bu alanda resmi dairelerden arta kalan ve şirkete devredilen arselerde gelir getiren binalar inşa edilecektir. Galata rıhtımı, 3 metresi yaya kaldırımını, 9 metresi şose ve 8 metresi ticari eşyanın yükleme boşaltma işlemiyle vinçlerin yerleştirilmesine ayrılmak üzere toplam 20 metre genişliğinde olacaktı.

Galata semti Beyoğlu'ndan itibaren sert bir meyil ile başlamakta ve bu meyil denize kadar inmekteydi. Deniz derinliği Fransız ve Kireç Kapısı Gümrüğü önünde 35 metreyi bulmaktaydı. Deniz dibi yumuşak bir çamur tabakasından oluşmaktaydı. Böyle bir arazi yapısı karşısında istinat duvarından (anroşman) oluşan bir seddin yapılmasına karar verildi. İnşaat alanında meydana gelecek çöküntüler böylece önlenince, imal edilen beton bloklardan oluşacak rıhtım bu seddin üzerine yapılacaktı<sup>34</sup>. Öncelikle bu zemin mavnalarla taş dökülerek tahkim edildi. Ardından sağlam bir duvar yapılarak, iç kısmı taş ve beton bloklar ile dolduruldu<sup>35</sup>. Bu esnada deniz dibi

.....

kaymakamlarından Latif ve Harp sınıfından Halil beyleri görevlendirmiştir (F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 36).

34 Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 6-7, 69-71.

35 Rıhtım kenarlarının tutturulacağı mahal taş yığılarak bir set oluşturacak şekilde meydana getirilmişti. Ardından bu setin üstü dalgıçlar temel olacak şekilde düzlendi. Su seviyesine 7 metre mesafe kalıncaya kadar deniz zemini taşlarla dolduruldu ve düz bir şekil verildi. Bu kısmın üzerine, blok denilen kum, çimento ve ufak taşların karıştırılıp sandıklara dökülmesiyle elde edilen dikdörtgen taşlar indirilmişti. Bu blokların yüksekliği 1.40 metre, genişliği 2 ve uzunluğu da 3,5 metreydi. Böylece su seviyesine kadar 7 metre yüksekliğinde kalın bir duvar meydana getirilmişti. Deniz seviyesi tam olarak bulununca bunun üzerine de 3,5 metre genişliğinde ve 1,5 metre yüksekliğinde araları çimentolu muhkem bir duvar yapılmıştı. Duvarın kara tarafı suyun dibine kadar harçla tahkim edilerek rıhtımın istinat bulması sağlanmış ve içeriye doğru göçmesi engellenmişti. Ön taraftan da bu işlem duvarın dalgalara karşı mukavemet göstermesini sağlamıştı. Bu duvar bitince eski sahil ile arasındaki kısmı doldurmak için sulu kum kullanılmıştı. Son olarak da kumla doldurulan kısmın üzerinin tesviyesi için böcek kabuklarından oluşan özel bir malzeme kullanılmıştı (DMA, Şura-yı Bahri, 413737-A (1893)). Bu malzemenin bir kısmı Bahriye Nezaretinden izin alınmak suretiyle Kız Kulesi ile Harem arasındaki toprak bankın bir miktarının tarak dubalarıyla taşınmasıyla sağlanmıştı (BOA, T. NFİ, 1351/14; BEO, 178/13311 (12.N.1310)). Böylece

dolgu inşaatı esnasında tarihi eser sanılan bazı kalıntılara da tesadüf edildi<sup>36</sup>.

Padişahın emri ve mukavele gereği liman inşaatının her aşaması Nafia Nezareti'nce muayene ediliyordu. 1893-1894 kış mevsimi esnasında şiddetli havaların, muhtelif akıntıların, kolera salgınının, vapurların sürekli seyrüseferlerinin ve inşaat esnasında meydana gelen meydana gelen bir takım çöküntülerin sebep olduğu müşkülata rağmen Tophane'den Karaköy'e doğru inşaat sürdü. 1894 yılı itibariyle Galata tarafında rıhtımın önemli kısmı tamamlanmış ve İstanbul tarafında da inşaat başlanmıştı. Tam bu esnada 1894 büyük İstanbul depremi olunca faaliyetler bir süre aksamış, ancak liman çok önemli bir hasar görmemişti<sup>37</sup>. Meydana gelen deprem yanı sıra çalışmaları aksatan diğer bir neden vapur iskeleleri oldu. Şirket, *Babriye Nezareti*'ne müracaat ederek Karaköy'deki iskeleye demirleyen *Kadıköy-Adalar* vapurlarının inşaatın ikmaline engel olmaması için taşınmasını istemişti. Fakat beklenen süre içerisinde bu gerçekleşmediğinden, şirket çalışmalarını tatil etmek zorunda kalmıştı<sup>38</sup>.

Yaşanan aksaklıklara rağmen 1895'te Galata rıhtımının ilk 285 metrelik kısmı bitirilmiş ve 500 metrelik bir saha doldurulmuştu. Şirket, tamamlanan bu rıhtım alanını işletmeye açmak için

.....  
hem rıhtımın dolgusu tamamlanmış hem de Adalar ve Kadıköy seferini yapan vapurların sisli havalarda malzemenin elde edildiği kısımda karaya oturması önlenmiş olmaktadır. Dolgu kumunun bir kısmıysa Küçük Göksü deresinden sağlanmıştır (F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 33-34).

36 Buradaki çalışmalar esnasında küre şeklinde çiçekli üç adet mermer ile yarısı kırılmış mermer çıkarılmıştır. Şirket eski eser olduğunu zannettiği mermerlerden Şehremanetini haberdar etmiştir. Şehremaneti 8. Dairesi bunların Müze-i Hümayuna teslim edilmesi gerektiğini şirkete bildirmiştir. Müze yaptığı incelemede bunların eski eser olmadığını ancak istenirse yine de kendilerine verilebileceğini şirkete tebliğ etmiştir. F. Devran, *Aynı tez*, s. 33-34.

37 Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 6-7; W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya*, s. 140. 1894 İstanbul depreminde şehirde hasar gören binalar için bkz. Fatma Ürekli, "1894 İstanbul Depremi", *İstanbul Araştırmaları*, sa. 5 (1998), s. 50-66.

38 F. Devran, *Aynı tez*, s. 38.



girişimlerde bulundu. Ancak eskiden beri gemilerden karaya yolcu ve eşya tahliyesi ile geçinen kayık ve mavnalı sahipleri ile hamalların talepleri nedeniyle bu mümkün olamadı. *Şirket-i Hayriye* başta olmak üzere şehir içi vapur kumpanyaları ile de sorunlar yaşanmaktaydı<sup>39</sup>. Nihayet şirket ile mavnacılar anlaştı ve rıhtımların kullanımı için gerekli izin çıktı<sup>40</sup>. 1895 yılının Eylül ayı başında *Messageries Maritime Kumpanyası*'na ait *Memphis* vapuru ilk defa olarak Galata rıhtımına yanaştı. Bu geminin yükünün tahliye işlemi ile İstanbul Limanı'nda faaliyetler resmen başlamış oldu. Galata rıhtımının inşaatı Tophane-Karaköy arasındaki son taşların 25 Eylül 1895 tarihinde konulmasıyla tamamlanmıştır<sup>41</sup>. 1895 Ekim ayında Galata rıhtımının birinci kısmı sona ermiş ve devlet adına gerekli kontroller yapılarak işletimine geçici ruhsat verilmiştir. İnşaat müteahhitleri Galata tarafındaki işlerini 5 sene zarfında tamamlamışlar ve 758 metrelik rıhtımı 10.960.669 franka (yaklaşık 476.550 Osmanlı Lirası) mal etmişlerdi. Rıhtım bu haliyle 4.000-8.000 tonluk yedi gemiye hizmet verebilecek kapasiteye kavuşmuş oluyordu<sup>42</sup>.

Bu arada şirket, yavaş yavaş Galata tarafında edindiği arsalar da gelir getirici binalar yapmayı ve çevreyi değiştirmeye başlamıştı. Mesela, asırlar boyunca Galata yönünde köprü yakınında faaliyet gösteren *kalafatçılar* inşaat nedeniyle buradan kaldırılmıştır. Karaköy'deki kalafatçılara yeni bir yer belirlenmesi için Bahriye ve Nafia nezareti ile İstanbul belediyesi memurlarından bir heyet oluşturulmuştur. Heyetin yaptığı araştırmaların ardından kalafatçıların önce *Göksu* tarafına taşınması düşünülmüş, fakat buranın umumi sayfiye alanı olması nedeniyle vazgeçilmiştir. Sonra *Büyükdere*, *Beykoz* ve

.....

39 Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 6-7; W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya*, s. 140. Limanda faaliyet gösteren kayıkçı ve mavnacılar, vapur şirketleri ve hamallar ile rıhtım şirketi arasında yaşanan sorunlar Osmanlı ardından Cumhuriyet döneminde de devam etti. Daha fazla bilgi için bkz. BOA, BEO, 459/34368 (17.S.1312); BEO, 1547/116009 (14.Ca.1318); DMA, Mektubi II, 963/ 197-198-200-201-202 (1895); F. Devran, *Aynı tez*, s. 56-62.

40 DMA, Mektubi III, 821/90 (1895).

41 BOA, BEO, 443/33156 /22.M.1312; F. Devran, *Aynı tez*, s. 39.

42 Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 7-8; W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya...*, s. 140-141; F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 39.

*Paşabahçe* semtlerinin adı telaffuz edilmişse de neticede *İstinye*'de karar kılınmış ve kalafatçılar buraya nakledilmiştir (Temmuz 1895)<sup>43</sup>.

İşletme başladıktan sonra şirket limana girecek vapurların yanaşacağı noktayı göstermek üzere bir işaret bayrağı konulması için hükümete müracaatta bulunmuştu. Bu sayede deniz taşıtlarının boğazın tehlikeli akıntılarında zarar görmemesi ve rıhtımı açığa çıkaran fark etmeleri sağlanmış olunacaktı. Nitekim bu sistem *İzmir* rıhtımlarında uygulanmaktaydı. Konuyu değerlendiren Liman Başkanlığı, şirkete istediği izni vermiştir. Şirket de ay yıldızlı bayrağın altına isminin Fransızca karşılığı olan kelimelerin ilk harflerinin kısaltılmasından oluşan bir işaret bayrağı hazırlamıştı. Fakat Sultan II. Abdülhamid bu bayrağın değiştirilerek üzerine rıhtım şirketinin kısaltmasının Türkçe karşılığının yazıldığı bir bayrağın konulmasını emretmiştir<sup>44</sup>.

Bu esnada Eminönü (İstanbul) tarafı sahilindeki rıhtım ve müstemilatı inşaatı için istinat duvarı hazırlıkları devam etmekteydi. 1895 sonunda önemli ilerleme kaydedildi. Ancak 1896 yılı başlarında ortaya çıkan çöküntüler ilerlemeyi durdurdu<sup>45</sup>. Rıhtımların İstanbul tarafı inşası başlarken şirket Babıali'ye müracaat ederek Sirkeci rıhtımı planının tadil edilip, bir kısmının havuzlu olarak inşa edilmesini talep ise de bu teklif gerçekleşmedi<sup>46</sup>.

.....

43 BOA, BEO, 486/36443 (1.R.1312); BEO, 653/ 48938 (18.M.1313); F. Devran, *Aynı tez*, s. 40.

44 BOA, BEO, 788/59044 (20.Z.1313); F. Devran, *Aynı tez*, s. 40.

45 Hatta köprünün yanında ve gümrüğün önündeki çöküntüler 2 metreyi geçmişti. Bu tehlike karşısında gümrük binaları acilen tahliye edildi. Esas felaket 10 Temmuz'da yaşandı ve bütün inşaat aniden çökerek denizde kayboldu. Sun'i bloklardan yapılmış olan rıhtım duvarı ortalama 8-12 metre denize gömüldü ve açığa doğru kayd. Böylece 55.000 metrekairelik istinat duvarı ile 214 adet sun'i blok kullanılamaz hale geldi (Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 7-8).

46 Bu teklif Rüsumat Emaneti ve Nafia Nezareti memurlarından oluşan bir komisyonca incelendi. Komisyon, şirket teklifinin gümrük muamelelerini kolaylaştıracağını, fakat bunun rıhtımların uzunluğunun üçte bir oranında artmasına sebep olacağını belirledi. Nafia Nezareti ise önceden belirlenen umumi yola ve antrepo ile mağaza inşa edilecek yerlere zarar vereceğini öne sürerek şirketin bu önerisinin uygun olmadığını görüşünü bildirdi. Bahriye

Bu gelişmelere rağmen inşaata yeniden başlandı. Eylül 1896'da rıhtım duvarı 200 metrelik bir saha üzerinde yeni baştan inşa edildi. Ancak inşaat bir kere daha çöktü. Bunun üzerine uzmanlar çağrılarak zeminde sondajlar yaptırıldı. Zeminin doldurulması maksadıyla Marmara ve Karadeniz sahillerinde yeni taş ocakları açıldı. Böylece 1898'e kadar 40 metreyi geçen sulu çamur tabakasından oluşan zeminin ıslahı için uğraşıldı. Fakat rıhtım ve istinat duvarları tekrar çökerek sulara gömüldü. Çöküntülerin nedeni deniz tabanının sulu bir çamur tabakası şeklinde olmasıydı. Çöküntülerin önünü alabilmek için şirket direktörü *Granet* ve Mimarı *Vallauri* Nafia Nezareti yetkilileriyle bir toplantı yaparak alınması gereken önlemleri görüştü. Bu görüşme neticesinde *Marsilya Limanı* mühendisleri *Jerge* ve *Guerard*'a bir rapor hazırlanmasına karar verildi. Bu mühendislerin raporu doğrultusunda yeni taş ocakları açıldı. Ocaklardan getirilen malzemeye seddin önü 60 bin metre küplük bir kum tabakasıyla dolduruldu. Ancak bu suretle inşaatın metaneti sağlanabildi. Seddin bitmesinin ardından rıhtım şirketi İstanbul rıhtımlarının Sirkeci vapur iskelesinden itibaren biten 208 metrelik kısmının, mukavele gereğince ön kabulünün gerçekleştirilmesi için Nafia Nezareti'ne müracaat etti<sup>47</sup>.

Bu arada ön kabulden önce şirketin rıhtımda yeni vergi tarifesi uygulamaya koyması, yabancı sefaretlerin itirazına yol açmıştı. Özellikle *İngiltere Sefareti* bu problemin çözülmemesi halinde tazminat talep edeceğini Babiâli'ye iletmiştir. Bunun üzerine *Granet*'i çağırarak hükümet yetkilileri ön kabule kadar eski gümrük muamelelerinin devam ettirilmesini ve vapur acentelerine esnek davranılmasını istemiştir. Şirket bu isteği, kabul işlemlerinin hızlandırılması şartıyla kabul etti. Şirket ile yabancı sefaretler arasında kalan Babiâli, inşaatın

.....

Nezareti ve Rüşumat Emaneti ise bahsedilen yerlerin kesin sınırlarının tespitinin ardından rıhtımın havuzlu olarak inşa edilebileceğine hükmetti. Kurumlar arasındaki bu anlaşmazlığı sonuçlandırmak için şirketin teklifi bir de hükümete havale edildi. Hükümet, havuzlu bir rıhtımın, trafiği yoğun olan limanın yükleme ve boşaltma faaliyetini kolaylaştıracağını belirterek teklifin kabul edilmesi yönünde görüş bildirdi. Fakat istediği izni alan şirket bir süre sonra herhangi bir neden göstermeden bu fikrinden vazgeçti (F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 37).

47 Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 9-10.

teknik açıdan değerlendirilmesi için *Nafia Müdürü Haydar Bey*'in başkanlığında bir komisyon oluşturulması kararı almıştır. Komisyona Demiryolları Müdür Muavini *Yusuf Razi Bey*, Rıhtım Komiseri *Miralay Halil* ve *Latif* beyler, Fen Müşaviri *Serviç Efendi* ve Müdür Muavini *Arslan Efendi* katılmıştı. Görüşmelerde rıhtımların sağlamlığı, halkın gelip geçişine ve yükleme boşaltılma işlemlerine uygun olup olmadığı, vergi tahsilatının selametini sağlayacak alt yapının durumu ve rıhtımların ray döşenebilecek bir düzene kavuşturulup kavuşturulmadığı konuları müzakere edilmişti. Bu komisyonun verdiği olumlu rapora istinaden 16 Haziran 1899 tarihinde rıhtımların 208 metrelik ilk kısmı kabul edilmiştir<sup>48</sup>.

Rıhtım inşa çalışmaları devam ederken emlakleri inşaat alanına tesadüf eden mal sahipleri ile şirket arasında sorunlar çıkmaya başladı. Mal sahipleri hükümete dilekçeler vererek inşaat nedeniyle binalarının yıkılabileceğini ve gerekli önlemlerin alınmasını talep etmişlerdi. Bu gibi dilekçeleri incelemek üzere Şehremaneti görevlendirilmiştir. Şehremaneti rıhtım inşaatına bitişik olan binaların muayene ve gerekli görülecek olanlarının da boşaltılması maksadıyla Başmimar *Serkis Bey* ile Fen Mühendisi *Hayri Efendi*'yi görevlendirmiştir<sup>49</sup>. Aşağıda ayrıca değineceğimiz üzere, bu gibi taleplerin haklı olduğu kısa sürede anlaşılmıştır. Nitekim inşaat sırasında Sirkeci İşkelesi civarında hasar gören bazı binaların tahliyesi gerekmiştir. Hasarlı mağaza ve dükkanlar *Birinci Belediye Dairesi* tarafından tesbit edilmiştir. Hasarlı binaların tahliyesi için ise *Altıncı Belediye Dairesi Müdürlüğü*'ne tebligat yapılmıştır. Bu tebligat sonrası durum şirkete iletilmiştir. Bu arada Belediye tarafından mal sahiplerine tahliye için süre tanınmış ardından hasarlı binalar boşaltılmıştır (1895)<sup>50</sup>. İnşaat nedeniyle hasar gören *Dabiliye Emtia Gümrüğü* binası ve rıhtımı ile *Ayni Eşya Mağazası* hükümetin onayı ile yıkılmıştır (Nisan 1896)<sup>51</sup>.

İnşaat esnasında Sirkeci tarafında rıhtımın *Abırkapı Feneri*'ne kadar uzatılması da düşünülmüştür. 1894 yılındaki bu teşebbüsle

.....

48 BOA, BEO, 1328/99545 (II.S.1317).

49 F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 36.

50 BOA, BEO, 663/ 49663(10.S.1313).

51 BOA, BEO, 781/58526 (4.Z.1313); BEO, 785/58867 (17.Z.1313).

aynı zamanda rıhtımın demiryolu hattı ile irtibatlandırılması amaçlanmıştı. Uzatılacak alanın projeleri çizilmiştir. Aynı bölgede imtiyaz hakkı olan *Rumeli Demiryolu Şirketi*'ne ait arsalar ile sorun yaşama endişe yüzünden liman şirketi önce bu teklife sıcak bakmamıştır<sup>52</sup>. Fakat padişahın emri üzerine tekrar görüşmeler yapılmış ve ilerleme kaydedilmiştir. Şirket, rıhtımın Ahırkapı Feneri'ne kadar uzatılması projesini hazırlamaya başlamış ise de sunulan proje taslağı uygun görülmemiştir<sup>53</sup>.

Liman imtiyaz mukavelesine göre Galata ve Eminönü rıhtımları dışında Nafia Nezareti'nin denetiminde olmak şartıyla Karaköy ve Unkapanı köprüleri arasında rıhtım inşası da ön görülmüştü. İnşaatın 8. senesinde bunların yapımına başlanacaktı. Süre yaklaşınca şirket planları hazırladı. Şirket yetkilileri, inşaat için gerekli mahaller yanında Haliç'te bulunan *Lloyd Kampanyası*'na ait yüzen deponun, Şirket-i Hayriye tamirat fabrikasının, Şarap İskelesi ve kalafat yerleri ile gemilerin kışlaması için ayrılan bazı mahallerin kendilerine tahsisini talep etmişlerdi. Fakat bu talebe askeri yetkililer şiddetle itiraz etti. Konu tekrar ihtilafli hale geldi<sup>54</sup>.

Tartışmalar uzayınca mesele bir kere daha Sultan II. Abdülhamid'in önüne geldi. İlk imtiyaz fermanı müzakerelerinde Unkapanı Köprüsü'nün kaldırılması ve Karaköy Köprüsü'nün yerinin

.....

52 BOA, A. MKT. MHM, 708/16 (II.L.1311).

53 BOA, İ. TNF, 177/39 (7.Z.1313); A.MKT.MHM, 708/16 (II.L.1311); BEO, 779/58356 (29.Za.1313). Zamanla Galata ve Sirkeci rıhtımlarındaki yoğunluk artınca 1912 yılında *Yenikapı* ve *Samatya* sahillerine bir liman inşası gündeme alındı. Bu hususta Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından gerekli girişimler yapıldı. Gerekçe olarak *Adalar*, *Kadıköy*, *Haydarpaşa*, *Boğaziçi* ve *Haliç* vapurlarının kalkış yeri olan Galata ve Sirkeci rıhtımlarının aynı zamanda ticari liman vasfının bulunması nedeniyle kapasite yetersizliği ve yaşanan keşmekeş gösterilmişti. Gümrüklerin Yenikapı tarafına nakliyle oranın ticari liman yapılması ön görülmekteydi. Bu duruma liman şirketi itiraz edeceğinden ve şirketin satın alınması mümkün olmadığından, Sirkeci rıhtımının Yenikapı'ya kadar uzatılması teklif edilmekteydi. Böylece yeni kazanılacak alanlarda gösterişli binalar, otel ve gazinolar yapılarak şirkete yeni gelirler oluşacaktı (BOA, BEO, 1439/305107).

54 BOA, Y. PRK. ASK, 38/46; Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 10-13. Ayrıca bkz. Abuzer Aldoğan, *Pera'nın Limanı Galata*, s. 12-14.

değiştirilmesi kabul edilmişti. Ancak Bahriye Nezareti'nin itirazı üzerine bundan vazgeçilmişti. 1890 mukavelesinde köprülerin yerinde kalmasına ve eskiden olduğu gibi Tersane-i Âmire tarafından işletilmesine karar verilmişti. Son durumda iki köprü arasındaki rıhtım inşaatı geçici süreliğine durduruldu<sup>55</sup>. Bu kararı fırsat bilen şirket adına Müdür Félix Granet, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne müracaat ederek iki köprü arasındaki rıhtım gelirleri, bak vapurları işletimi ve denizden kazanacağı araziden mahrum kaldığını bildirerek, gelecekte uğrayacağı zararlara karşılık yeni tavizler istedi (24 Aralık 1897). Bütün bu anlaşmazlıklar ardından inşaatın ikinci kısmı ise elde edilen tecrübe sayesinde daha kolay tamamlanmış ve 1900 yılının Şubat ayında kullanıma açılmıştır. Böylece Sirkeci ile Karaköy Köprüsü arasında 370 metrelik bir rıhtım meydana getirilmiştir<sup>56</sup>. Bu son haliyle Galata tarafında şehiriçi hat vapurları iskeleye enine yanaşırken, Eminönü'nde de 9-10 gemi rıhtıma kıçtan yanaşabilmekteydi<sup>57</sup>.

Bu arada Sirkeci rıhtımını açılırken padişahın isteği üzerine İstanbul'daki ticari etkinliğin artırması ve demiryollarından daha da etkin faydalanılması amacıyla *Haydarpaşa*'da bir liman inşası gündeme gelmiştir. Bu imtiyazın *Bağdad* ve *Anadolu Demiryolu Şirketi*'ne, dolayısıyla Almanlara verilmesi anonim şirketin tepkisine neden olmuştur. Şirket gelirlerinin düşmesinden endişe etmişti. Bu nedenle bu imtiyazın da kendilerine tahsisini talep etti. Devreye *Fransa* elçiliği girdi<sup>58</sup>. Babıali, durumu dengelemek için şirkete yeni tavizler sundu. Mesela, devletin şirket gelirinden aldığı pay düşürüldü ve şirkete Rumeli tarafında Tekirdağ'ına kadar olan alanda yeni antrepolar yapma hakkı verilebileceği belirtildi. Bu esnada Sultan

.....

55 BOA, BEO, 1022/76630 (17.Ca.1315; Ekmel Derya, "İstanbul Limanı'nın Kuruluşu", *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, Bildiriler, (ODTÜ Kasım 1981)*, 1. Kitap, (Der. Y. Gülöksüz), Ankara 1982, s. 148.

56 F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 44-46.

57 Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 10-11; W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya*, s. 141.

58 BOA, BEO, 1180/88432 (3.R.1316); BEO, 1282/ 96114 (7.Za.1316); BEO, 1092/81836 (21.L.1515); BEO, 1098/82302 (3.Za.1315; BEO, 1121/84049 (19.Z.1315); Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 15.

Abdülhamid İstanbul için çok önemli bir yatırım olan *Haydarpaşa Limanı*'ni 1903'te tamamlatarak faaliyete geçirdi<sup>59</sup>.

Zaman içinde İstanbul limanı rıhtımlarında kapasite sorunları görülmeye başlandı. Mesela Galata tarafında köprüden itibaren rıhtım üzerinden sokak geçmekte ve akabinde şehir başlamaktaydı. Sokakla deniz arasındaki rıhtım sahası o kadar dardır ki buraya ne eşya çıkarmak, nede burada çalışmak mümkündü. Burada yolcular bile geçmekte güçlük çekiyordu. Yolcu salonu ve gümrük binaları bir kısım sahayı kaplamıştı. Bu alanda hiçbir liman tesisatı yapılmamıştı. Üstelik gelir amacıyla ambar ve antrepo yapılacak araziler, han ve mülk haline getirilmişti. Gümrük binasının altında ufak bir parça ambar ve şurada burada, derme çatma birkaç antrepo inşa edilerek geçiştirilmişti. Yine ticari maksatlı olarak rıhtımın üzerinde sözde eşya nakline mahsus bir dekovil yolu mevcut ise de bunlardan istifadeye imkân yoktu. Bu büyük rıhtımda yalnızca mavnalara eşya boşaltan her biri 3'er tonluk iki vinç bulunuyordu<sup>60</sup>.

Aşağıda daha ayrıntılı ele alacağımız üzere Eminönü tarafı rıhtım boyunu gümrük binaları kaplamıştı. Bu binaların altı gümrük ambarlarına tahsis edilecektir. Yine rıhtım vesilesi ile açılacak olan *Reşadiye Caddesi*'nin arkasında şirketin yaptırdığı antrepolar da benzer durumdaydı. Burada yükleme için buharlı iki küçük vinç bulunuyordu<sup>61</sup>.

Diğer taraftan şirket, Osmanlı döneminde Galata ve Eminönü rıhtımları inşaat bitimi sonrasında her iki tarafta toplam 28.000 metrekare hususi emlake sahip olmuştur. Bu hususi emlakinin tamamı şirket tarafından peyderpey, hisse senetleri ihracı usulüyle *Osmanlı Bankası*'na rehin gösterildi. Böylece bu emlakin tasarruf senetleri bankanın eline geçmiş oldu<sup>62</sup>.

.....

59 BOA, BEO, 1417/106230 (10.Ş.1317); Zihni Bilge, *Aynı eser*, s. 15-16; Ekmel Derya, "İstanbul Limanı'nın Kuruluşu", s. 150-151; Wolfgang Müller-Wiener, *Aynı eser*, s. 156-158; F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 46-47; F. Yalçın, *Aynı tez*, s. 38-39.

60 A. Hamdi, *İstanbul Limanı*, s. 43-45.

61 A. Hamdi, *Aynı eser*, s. 46-47.

62 Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 5-6.

## **Liman İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü Rıhtım Alanlarında Kentsel Değişimin Başlaması ve Yaşanan İlk Sorunlar**

Liman bölgesinde kentsel değişim kapsamında şirket ile devlet kurumları arasında ilk ciddi sorun imtiyaz mukavelesinin 22. maddesinin işletilmesinde yaşanmıştır. Mukavele gereği şirket gerek Galata ve gerekse Eminönü tarafında devletin istediği mevkide ve özelliklerde yeni gümrük daireleri, gümrük ambarları, sıhhiye ve liman idarehaneleri, dok ve antrepolar, teftiş, zabıta ve ilgili diğer memurların ikametlerine mahsus odalar yapacaktı. Şirket bu binaların tesliminden sonra mevcut bina ve arsaları tasarruf edebilecekti. Ancak taraflar ilgili maddeyi farklı yorumlamaktaydı. Şirket, kendisine devredilen eski gümrük bina ve arsaları oranında yeni inşaat yapmayı kabul etmekteydi. Ayrıca arsaların belirlenmesinde de ihtilaf yaşanıyordu. Bu ihtilafa bağlı olarak ihtiyaca göre yapılması gereken antrepo alanları ile şirketin liman bölgesinde edindiği binaların vergisi ve arsa tapularının verilmesi de tartışmalı hale geldi<sup>63</sup>.

Mesele büyüyünce devreye yine padişah girdi. Sultan II. Abdülhamid, *Rüsumat Emmini* başkanlığında hukuk müşavirlerinin de katılacağı bir komisyon teşkilini emretti. Komisyonun tespitlerine göre yeni inşa edilecek resmi daireler için şirketin Galata tarafında 7 bin metrekare alan ayırması gerekiyordu. Devletin fazla arsa talebi gerekçesi, ileriki zamanlarda artacak ticari yoğunluk karşısında ortaya çıkacak ihtiyacın giderilmesi düşüncesiydi. Buna karşılık şirket, Kireçkapısı Gümrüğü'nün de kendisine verilmesi kaydıyla toplam 4.517 metrekare alanı kabul edeceğini açıklamıştı. Eğer bu olmazsa sadece 3.541 metrekarede yeni inşaat yapılacaktı. Halbuki mukavele ilgili maddesinde *Kireçkapısı* mahallinin imtiyaz dışında olduğu açıkça yazılıydı. Bu esnada depo ve antrepo sorununun kesin çözümüne kadar gümrüğe çıkan, özellikle transit malların muhafazası için Galata tarafında geçici hangarların yapılması gündeme

63 BOA, BEO, 648/ 48586 (8.M.1313); BEO, 1364/102230 (22.R.1317); ); BEO, 1147/85982 (6.S.1316); BEO, 1843/ 138214 (2.S.1320); BEO, 2584/193731 (22. Ra.1323); BEO, 2594/ 194549 (5.R.1323); BEO, 2636/197675; Zihni Bilge, *Aynı eser*, s. 18-22.



gelmişti. Bu tartışmalar devam ettiği için sorunun çözümü bir süre daha ertelendi<sup>64</sup>.

Rıhtımda gümrük binaları inşası müzakereleri sürerken şirket liman bölgesinde mukavele gereği edindiği arsaların tapularını (Sened-i Hakâni) talep etti. Rıhtım alanlarında şirkete, devlete ait Hazine-i Hassa ve vakıflardan, istimlak yoluyla şahıslardan emlak ve arsa intikali gerçekleştiği için tapuların da buna uygun hazırlanması gerekiyordu. Mukavelenin 27. maddesine dayanılarak bütün bu emlaki kapsayacak 3 çeşit tapu senedi tanzimi maksadıyla tespit yapılmaya başlandı<sup>65</sup>.

Şirket 1900 yılı itibariyle Galata tarafı rıhtımını işletmeye açtıktan sonra mukavelenin 26. maddesi içeriğine uygun olarak edindiği arsalarda bina inşasına başlamıştı. Özellikle denizden kazanılan dolgu alanında geçici olarak inşa edilen barakalarda muhtelif işletmelerin faaliyete geçirildiği anlaşılmaktadır. Bunlardan *Müskirat Zahire Gümrüğü*'nün ihracat kapısına ve ambarların bitişiğine yapılan ahşap bakkal dükkânları yıkılmak istenmiş ancak ruhsat ibraz edilerek bu yıkım engellenmişti. Yıkım hususunda kararlı olan Nafia Nezareti, belediyenin *Altıncı Dairesi*'nden bu ruhsatın nasıl verildiğini sormuştu. Alınan cevapta ruhsatın Rüşumat Emaneti tarafından verildiği belirtilmişti. Emanet ise rıhtıma gelen ve mevcut depo ve ambarların alamadığı eşyanın yağmurdan korunması için böyle bir kolaylığın sağlandığını bildirmişti. Nafia Nezareti'nin barakaların yıkılması tutumundaki ısrarı, barakaların daha çok ateşle icrayı sanat eden esnaf tarafından kiralananmış olmasından kaynaklanıyordu. Nitekim barakaların çoğunluğu kahve ve aşçı dükkânlarıydı. *Ebniye Kanunu*'nun 89. ve 90. maddelerine göre bu tür mesleklerin ahşap yapılarda icra edilmesi yasaktı. Çünkü bu dükkânlar kaynaklı çıkabilecek muhtemel bir yangın ticari eşya ve emtiayla dolu olan gümrük ambarlarına sıçrayabilir ve neticede külliyetli zarara neden olabilirdi. Dolayısıyla bunların bir an evvel yıkılması gerekiyordu. Şirket ise uyarıları dikkate almıyor, hatta yenilerini yapmaya devam ediyordu. Şirketle baş edemeyen ve .....

64 BOA, Y.MTV, 175/371 (29.Za.1315); BEO, 1381/103565 (28.Ca.1317); BEO, 1147/85982 (6.S.1316).

65 BOA, BEO, 2639/197682 (7.C.1323); BEO, 2650/1999014 (28.C.1323); BEO, 2665/199838 (14.B.1323); BEO, 2665/199838 (14.B.1323).

yıkım yazılarını birbirlerine havale etmek durumunda kalan Rüsumat Emaneti, Nafia Nezareti ve Belediye sonunda konuyu Babiâli'ye taşıdı. Bunlar olup biterken korkulan başa gelmişti. Galata Gümrüğü ihracat kapısı karşısında bulunan *Tömbeki Rejisi*'nin idaresindeki aşçı *Karahisarlı Hüseyin Ağa*'nın sahip olduğu dükkânda 1904 yılının 17 Temmuzunda yangın çıkmıştı. Erken fark edilen yangın gümrük tulum bacıları tarafından hemen söndürülmüş fazla bir zarar meydana gelmemişti. Bu binaların banisi ve olayın asıl sorumlusu olan şirkete ise yeni bir yıkım kararı tebliğ edilmekle yetinildi.

Meydana gelen yangınların sıklığı şirketi harekete geçirdi. Karaköy tarafındaki bir kısım barakalar yıkıldı. Ama belli ki bu durum göz boyamadan ibaretti. Çünkü *İranlı İbrahim*'in çaycı barakasına ilave barakalar yapan İranlılara izin verilmişti. Konu bir de *Meclis-i Vükela*'da müzakere edildi. Yapılan görüşmede şirketin mukaveleyi yanlış tefsir ettiği anlaşılmıştır. Gereğinin yapılması için kanun ve nizamla aykırı olan barakaların ortadan kaldırılması hususunda şirkete tebligat yapılmasında mutabık kalındı. Aşağıda ele alacağımız üzere şirketin her seferinde yapıların gümrük ambarlarının yetersizliğinden dolayı inşa edildiği bahanesini elinden almak için gümrük ambarlarının inşasına hız verilmişti (1905). Bir süre sonra hükümetin kararlı tutumuna dayanamayan şirket ahşap barakaların yıkılmasına muvafakat göstermişti<sup>66</sup>.

Rıhtım inşası sonrası Galata'da yaşanan kentsel değişimi göstermesi bakımından yeni *Galata Postahânesi* binası yer talebi dikkat çekici bir örnektir. İnşaat önce sahilde bulunan Galata Postahânesi, dahili ve tüccar posta muamelelerinin merkezi durumdaydı. Rıhtım, Karaköy Köprüsü'ne yaklaşp bölgenin topografyası değişince Posta ve Telgraf Nezareti fazla geç kalınmadan Galata Postahânesi'nin yerinin değiştirilmesini talep etti. Yeni durumda postahâne binası sokak içinde kalmıştı. Rıhtım üzerinde inşası gereken ana yol ve resmi binalara dair harita ise henüz netleşmemişti. Buna rağmen yabancı posta şirketlerinin peyderpey sahile yakın binalara taşındığı öğrenilmişti<sup>67</sup>. Konu 1896 yılında Posta ve Telgraf Nezareti meclisinde

66 F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 54-56.

67 Gerek yabancı ve gerekse Avrupa'ya ilgi duyan Levanten ve diğer gayrimüslim sakinleri nedeniyle Batı ile olabildiğince sıkı ilişkiler içindeki Galata ve

gündeme geldi ve devletin zarara uğramaması için rıhtım üzerinde münasip bir yerde kiralama yapılması veya yeni bina inşa edilmesi suretiyle Galata Postahânesi'nin buraya nakli yönünde karar alındı. Yapılan inceleme sonucu rıhtımda bina inşasının mümkün olmadığı anlaşılmış ve mevcut binalardan bir odanın kiralanması için şirket ile görüşme yapılması uygun bulunmuştur<sup>68</sup>.

Şirket, Galata ve Sirkeci rıhtımlarında barakalardan ayrı olarak çeşitli hizmetlerde kullanmak amacıyla *sundurmalar* da inşa etmişti. 1897 yılı Eylül ayında Rüsumat Emaneti, şirketin yeni hizmet binaları yükümlülüğünü yerine getirmeden gümrükleri bu sundurmalara nakletmeye çalışmakla suçladı. Galata'da liman memurlarının çoğu yeni binalar yapılmadığı için bu sundurmalar altında görev yapmak zorundaydı. Sirkeci tarafındaki memurlar ise ambar köşelerinde perişan halde iş görüyorlardı. Bu durum devletin şanına yakışmıyordu. Halbuki Rüsumat'a ait Galata'daki üç büyük bina, ambarlarıyla beraber şirkete teslim edilmişti. Şirket, bunlardan senede 2 bin lira kiralamaktaydı. Bazı mülkler yıkılarak oluşan arsalarla gazino inşa edilerek gelir sağlanıyordu. Sadece bu arsalar 2 bin metrekareye ulaşmıştı. Bu vaziyet karşısında Rüsumat Emaneti Müsteşarı başkanlığında bir komisyon kuruldu ve şirketin yaptığı bu gibi ihlaller belirlendi. Rüsumat yetkilileri, hazırladıkları raporlarda müdahale edilmediği için şirketin yüz bulduğunu özellikle vurgulamıştı. Ayrıca devlet bu haksız uygulamalar nedeniyle vergi kaybına da uğramaktaydı. Mesela Galata'da rıhtıma gelen transit eşyalar şirketin mağazalarına konuluyordu. Rüsumat Emaneti'nin bu şikayetleri üzerine Sadaret kanalıyla şirketten durum sorulmuştur. Gelen cevapta, gümrük bina inşasının gecikme sebebinin 1894 depreminde şirketin uğradığı maddi kayıplar olduğu, memurların ise deprem sonrasında güvenlik kaygıları nedeniyle sundurmalara geçirildiği izah edilmişti<sup>69</sup>.

.....

Pera'nın posta ve telgraf merkezleri bulunmaktaydı (N. Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, s. 220).

68 BOA, BEO, 861/ 64522 (26.Ca.1314). Rıhtım inşaatı nedeniyle Avusturya Postahanesi müdürü mektup dağıtımında sorun yaşadığı gerekçesiyle şikayetçi olmuş ve hakarete varan tartışmalar yaşanmıştı. Durum şirkete bildirilmiş ve gerekli tedbirler alınmıştır (BEO, 696/52191 (5.Ca.1313); 711/53258 (15.C.1313)).

69 BOA, BEO, 997/ 74731 (24.Ra.1315). Depremde hasar gören ve memurların

Bu esnada şirketin gerekli izinleri almadan Galata rıhtımı üzerindeki 2 barakaya telefon koyduğu tespit edilmiştir. Bunun kaldırılması şirket memurlarına söylendi ise de ciddiye alınmamıştır. Osmanlı kanunlarına göre telefonun izinli kullanımı gerektiğinden, şirket hakkında rapor tutulmuştur. Hariciye Nezareti bu uygulamanın diğer şirketlere de yayılabileceği uyarında bulunarak, Ticaret ve Nafia Nezareti'nin rıhtım şirketi nazarında gerekli girişimde bulunmasını talep etmiştir<sup>70</sup>.

Galata rıhtımında yaşanan bir başka sorun, bölgeye akan lağımın şirket şartnamesinin 4. maddesine uygun olarak denize intikalinde yaşanmıştır. Şirket lağımın sahildeki ağızlarını açıkta bırakmıştı. Bu hususta *Şura-yı Devlet*'te yapılan müzakerelerde bu durumun genel sağlığa uygun olmadığı vurgulanmıştır. Ayrıca estetik ve fenni olmayan bu uygulama nedeniyle deniz vasıtalarının ve istimbotların lağım dökülen kıyılara yaşanamayacağı, demirleyemeyeceği ve deniz suyundan yararlanamayacağı dile getirilmiştir. Şirketten, lağımın demir kapak koyması ve lağım dökülen kısımların temizleme masrafını karşılaması talep edilmekteydi. Şirket yetkilileri lağım temizleme masrafının imtiyaz mukavelesinde olmadığını belirterek bu masrafa karşı çıkmıştır (13 Mayıs 1895)<sup>71</sup>.

Tartışmalar süre dursun şirket Galata tarafında emlakini arttırmayı ve kent dokusunu değiştirmeyi sürdürmüştür. Nitekim 1905 tarihi itibarıyla Galata rıhtım bölgesinde yer alan *Kemankeş Kara Mustafa Paşa Mahallesi*, *Birinci Rıhtım Caddesi*, *Rıhtım İkinci Caddesi*, *Rıhtım Birinci Ara Sokağı* ve *Rıhtım İkinci Ara Sokağı*'nda şirketin uhdesinde olup vergi tahakkuk eden ve etmeyen liman hizmet binalarının listesi, bölgede yaşanan kentsel hareketliliği ve değişimi açıkça göstermektedir<sup>72</sup>:

.....

terk ettiği Galata gümrüğü için ayrıca bkz. BOA, BEO, 438/32803 (15.M.1312); N. Akın, *Aynı eser*, s. 221.

<sup>70</sup> BOA, BEO, 609/ 45601 (2.Za.1312).

<sup>71</sup> BOA, BEO, 626/ 46889 (25.Za.1312).

<sup>72</sup> 1905 şirket ile gümrük ve vergi dairelerinin inşası ve arsa tapu tahsisi nedeniyle sorunlar yaşanmaya başlanmıştı. Bu esnada şirketin tasarruf ettiği alanlardaki emlak vergisi de gündeme gelmiştir. Konunun taraflarından Ticaret ve Nafia Nezareti, 1905'e kadar şirketin mukavele gereği devlete vermesi gereken

MODERN İSTANBUL LİMAN'ININ İNŞASI SÜRECİNDE  
GALATA VE EMİNÖNÜ SEMTLERİNDE KENTSEL DEĞİŞİM

<b>GALATA'DA RIHTIMINDA LİMAN ŞİRKETİ UHDESİNDEKİ BİNALAR (1905)</b>				
<b>Emlakin Cinsi</b>	<b>Mevkii</b>	<b>Sokağı</b>	<b>Yılı (İtibarı)</b>	<b>Kıymeti (Kuruş)</b>
Kredi Liyone (Crédit Lyonnais) Bankası'nın vezne dairesi	Kemankeş Kara Mustafa Paşa	Birinci Rihtım Caddesi	1897	200.000
Baraka kahve	"	"	1898	100.00
Baraka kahve	"	"	1898	200.00
Baraka kahve	"	"	1898	200.00
Baraka kahve	"	"	1898	200.000
Jandarma ahır ve gümrük kulübesi	"	"	-	-
Baraka kahve	"	"	1899	70.000
Baraka kahve	"	"	1899	85.000
Berber dükkanı	"	"	1902	30.000
Tütüncü dükkanı	"	"	1902	30.000
Baraka lokanta	"	"	1899	70.000
Baraka kahve	"	"	1899	50.000
Baraka kahve	"	"	1899	90.000
Baraka kahve	"	"	1899	60.000
Baraka kahve	"	"	1898	60.000
Boyacı dükkanı	"	"	1899	60.000
Vapur kumpanyası	"	"	1899	60.000
Kulübe baraka dükkân	"	"	1899	30.000
Kulübe baraka dükkân	"	"	1899	30.000
Kulübe baraka dükkân	"	"	1899	50.000
Kulübe baraka dükkân	"	"	1899	20.000
Dükkan	"	"	1899	60.000
Karantina İdarehanesi	"	"	-	-

.....

hasılat hissesi ile uhdesindeki emlak ve sair vergiden hazineye aktarılan miktarı Maliye Nezareti'ne sormuştu. Yapılan araştırma neticesi 1905 Haziran ayı itibarıyla şirketin devlete toplam emlak vergi borcu 1.460.844 kuruştur (BOA, BEO, 2584/193731).

OSMANLI İSTANBULU IV

Gümrük muhafaza kulübesi	"	"	-	-
Fenerler İdarehanesi	"	"	-	-
Liman Dairesi	"	"	-	-
Romanya Vapur Kumpanyası	"	"	1898	850.000
Gazino	"	"	1898	300.000
Baraka dükkân	"	"	1898	30.000
Tütüncü dükkânı	"	"	1898	30.000
Kahve dükkânı	"	"	1898	45.000
Rüsumat kulübesi	"	"	-	-
Gazino	"	"	1898	600.000
Gazino			1898	430.000
Bahçeli gazino ile bahçeli tütüncü dükkânı	"	"	1898	950.000
Baraka dükkân	"	"	1898	45.000
Baraka gazino	"	"	1898	390.000
Baraka gazino	"	"	1898	270.000
Baraka bahçeli tütüncü dükkânı	"	"	1898	60.000
Baraka gazino	"	"	1898	765.000
Baraka kahve	"	"	1898	100.000
Baraka bahçeli gazino	"	"	1898	352.000
Berber dükkânı	"	"	1898	35.000
Baraka gazino	"	"	1898	200.000
Aşçı dükkânı	"	"	1897	45.000
Baraka gazino	"	"	1898	140.000
Tütüncü dükkânı	"	"	1898	36.000
Kahve	"	"	1898	115.000
Kahve	"	"	1898	65.000
Tiyatro	"	"	1898	400.000
Tütüncü dükkânı	"	"	1898	25.000
Kahve	"	"	1898	90.000
Kahve	"	"	1898	50.000

MODERN İSTANBUL LİMAN'ININ İNŞASI SÜRECİNDE  
GALATA VE EMİNÖNÜ SEMTLERİNDE KENTSEL DEĞİŞİM

Dükkân	"	"	1898	40.000
Resimci dükkânı	"	"	1898	50.000
Arsa	"	"	1896	40.000
Kahve	"	"	1903	65.000
Baraka dükkân	"	"	1904	25.000
Baraka dükkân ile bahçe	"	"	1904	38.000
Baraka kahve ile bahçe	"	"	1904	60.000
Muşambacı dükkânı	"	"	1898	15.000
Bakkal	"	"	1898	15.000
Bakkal	"	"	1898	20.000
Aşçı	"	"	1898	20.000
Yunan Vapur Acentesi	"	Rıhtım İkinci Cadde	1898	36.000
Rıhtım Hanı	"	"	1898	600.000
Dalgıç İdaresi	"	"	1898	36.000
Şirketin ardiyesi	"	"	1898	1.350.000
Baraka dükkân	"	"	1902	40.000
Baraka dükkân	"	"	1902	150.000
Arsa	"	"	1896	100.000
İdare-i Mahsusa kapı mahalli	"	"	1896	50.000
Baraka kahve	"	"	1902	50.000
Baraka kahve	"	"	1900	17.500
Demirci mağazası	"	"	1898	556.000
Şirkete ait marangoz dükkânı	"	"	1898	67.000
Şirkete ait demirci dükkânı	"	"	1898	100.000
Baraka	"	"	1898	50.000
Tütüncü dükkânı	"	"	1904	20.000
Mağaza	"	"	1904	30.000
Mağaza	"	"	1904	50.000
Mağaza	"	"	1904	60.000
Mağaza	"	"	1904	60.000
Arsa	"	"	1896	154.000

OSMANLI İSTANBULU IV

Şirketin İdarehanesi	"	"	1896	720.000
Arsa	"	"	1896	220.000
Baraka dükkân	"	"	1903	20.000
Eski Lloyd Hanı kapısı	"	"	-	-
Baraka kahve dükkânı	"	"	1900	60.000
Baraka Acente Tellal Odası	"	"	1901	50.000
Baraka aşçı dükkânı	"	"	1898	20.000
Terzi dükkânı	"	"	1904	20.000
Han	"	"	1896	200.00
Dükkân	"	"	1904	20.000
Han	"	"	1896	200.000
Dükkân	"	"	1903	60.000
Dükkân	"	"	1903	80.000
Dükkân	"	"	1903	60.000
Arsa	"	"	1896	300.000
Kömür mağazası	"	"	1898	160.000
Baraka kahve	"	"	1898	40.000
Keresteci dükkânı	"	"	1904	160.000
Baraka kömürcü mağazası	"	"	1904	160.000
Arsa	"	"	1896	300.000
Arsa	"	"	1896	350.000
Baraka dükkân	"	"	1903	10.000
Baraka dükkân	"	"	1904	10.000
Baraka dükkân	"	"	1904	10.000
Kahve	"	"	1904	25.000
Kahve	"	"	1902	25.000
Kahve	"	"	1902	45.000
Kahve	"	"	1902	28.000
Baraka bekar odası	"	"	1902	18.000
Baraka terzi dükkânı	"	"	1902	16.000
Dükkân	"	"	1902	18.000



MODERN İSTANBUL LİMAN'ININ İNŞASI SÜRECİNDE  
GALATA VE EMİNÖNÜ SEMTLERİNDE KENTSEL DEĞİŞİM

Kunduracı dükkânı	"	"	1898	20.000
Gümrük	"	"	-	-
Baraka kahve dükkânı	"	"	1900	50.000
Baraka tütüncü dükkânı	"	"	1898	10.000
Baraka bakkal dükkânı	"	"	1898	50.000
Baraka tütüncü dükkânı	"	"	1898	20.000
Baraka sarraf dükkânı	"	"	1898	20.000
Galat Ecnebi Gümrüğü kapısı	"	"	-	-
Galata Dahili Gümrüğü kapısı	"	"	-	-
Baraka aşçı dükkânı	"	"	1899	50.000
Baraka tütüncü dükkânı	"	"	1901	20.000
Baraka bahçeli kahve dükkânı	"	"	1899	220.000
Baraka dükkân	"	"	1900	10.000
Baraka bahçeli kahve	"	"	1900	60.000
Baraka aşçı dükkânı	"	"	1899	20.000
Baraka aşçı dükkânı	"	"	1899	10.000
Baraka kahve	"	"	1900	10.000
Zecriye İdaresi	"	"	-	-
Baraka aşçı dükkânı	"	"	1900	10.000
Şirketin kömür kuyusu ve ardiye	"	"	1896	850.000
Baraka kahve dükkânı	"	"	1896	15.000
Muhafaza kulübesi	"	"	-	-
Berber dükkânı	"	Rıhtım Birinci Ara Sokağı	1899	25.000
Aşçı dükkânı	"	"	1899	75.000
Tütüncü dükkânı	"	"	1899	25.000
Kahve dükkânı	"	"	1899	50.000
Baraka bakkal dükkânı	"	"	1899	15.000
Lokanta	"	"	1899	100.000
Baraka aşçı dükkânı	"	"	1899	10.000
Lokanta ile bahçe	"	"	1899	300.000

Bakkal dükkânı	"	"	1899	10.000
Kahve dükkânı	"	Rıhtım İkinci Ara Sokağı	1899	32.000
Kahve dükkânı	"	"	1899	50.000
Aşçı dükkânı	"	"	1898	80.000
Dükkân	"	"	1898	50.000
Baraka tiyatro	"	"	1901	520.000
Bakkal dükkânı	"	"	1904	32.000

Bu esnada rıhtımda emlaki olan şahıslar ile de mahkemeye yansıyan ihtilaflar artmaktaydı. Bu ihtilaflardan en bilineni *Halacıyan Davası* olmuştur. Galata'da Yeni Han'da ikamet eden tüccar Parsih Halacıyan, *Kara Mustafa Paşa Vakfı*'na ait Galata'da köprü başındaki Halacıyan Hanı (Kredi Lyon Han) olarak bilinen binayı ve ikamet ettiği evi, kanunlara uygun tapu senetleriyle tasarruf etmekteydi<sup>73</sup>. Halacıyan sahibi olduğu hanını şirkete imtiyaz verilmesinden 8-10 sene önce büyük bir masrafla İmar Kanunu'na uygun olarak inşa etmiş ve *Crédit Lyonnais Bankası*'na kiraya vermişti<sup>74</sup>. Mişel Paşa rıhtım imtiyazını aldıktan sonra mukavelenamesine istinaden han ile evin denize ve köprüye dönük taraflarını kaldırım dibinden itibaren tahta perde çekerek kapatmıştı. Ayrıca inşaat nedeniyle binaların çökme tehlikesi de belirmişti<sup>75</sup>. Bu duruma engel olamayan Halaçyan Efendi inşaattan zarar gördüğünü öne sürerek şirkete önce *Beyoğlu Bidayet Mahkemesi* aracılığı ile protesto çekmiş, ardından da dava açmıştı. Davayı kazanan Halaçyan tahta barakaları yıktırmıştır. Fakat karara itiraz eden şirketin temyize gitmesi neticesinde mesele sürüncemede kalmıştır. Bunun üzerine Halaçyan Efendi, şirkete tapu verileceği esnada tekrar harekete geçerek şahsi hukukunun korunması amacıyla doğrudan konuyu Padişaha aktarmıştır. Bu arada şirket F. Granet aracılığı ile imtiyazından kaynaklanan hukuk

.....

73 BOA, BEO, 2665/ 199838 (14.B.1323).

74 Fransa'nın Lion şehrinde 1863'te kurulan *Crédit Lyonnais Bankası*, İstanbul şubesini Galata'da 1875'te açtı. Banka, 1883-1903 tarihleri arasında Halacıyan Han'da faaliyet gösterdi. Ardından *Karaköy Yeni Han*'a taşındı (Başak Ergüder, *Galata Hanları (1868-1945)*, s. 292-296).

75 BOA, BEO, 663/ 49663 (10.S.1313).

ve yetkilerinin Halaçyan Efendi tarafından ihlal edildiği gerekçesiyle davanın Babıâli'ye havale edilmesini talep etmiştir<sup>76</sup>.

Galata rıhtımı yönünde gelişmeler böyle iken İstanbul tarafında rıhtım inşaatı başlanınca burada da sorunlar ile karşılaşıldı. Mesela eskiden beri Eminönü'nden Sirkeci'ye kadar sahilde bulunan 5 iskeleye yanaşan küçük sebze kayıklarına yer kalmamıştı. Bu 5 iskeleyi kullanamayan ve Eminönü'ne gece gelen sebze kayıkları Yeni Köprü başındaki *Pertevniyal Valide Sultan Vakfı* akarından *Valide Han* önündeki ahşap *Çamur İskelesi*'ne yanaşmak zorunda kalıyordu. Ancak bu iskelenin ardiye meydanı olmadığından, mallar rıhtım üzerinde kalmaktaydı. Rıhtım şirketi, bu iskelenin kullanımına itiraz etmiş ise de Dahiliye Nezareti kanalıyla reddedilmiştir (Haziran 1900)<sup>77</sup>. Bir süre sonra bu sebze ve meyve kayıklarının bir kısmı belediye tarafından *Odunkapı İskelesi*'ne yönlendirilmiştir<sup>78</sup>.

Sirkeci tarafında yaşanan bir başka sorun *kabzımal* esnafının nakli durumu olmuştur. İnşaat nedeniyle *Kuru Meyve Gümrüğü* rıhtıma taşınınca, kabzımallar da buraya nakledilmişti. Bu taşınma ardından şirketin onayı ile kabzımal esnafı için rıhtım üzerinde bir takım ahşap yapılar inşasına başlanmıştı. Şirket, Galata tarafında yaptığı gibi Eminönü-Üsküdar iskelesi mahallinde de kendisi için inşa etmeye başladığı *baraka ve salaşları* aşçı ve yemişçi esnafına kiraya vermekteydi. Şirketin bu barakaları yıkılacağı zaman mahkemelerde zor durumda kalmamak için kontratsız kiraya verdiği anlaşılmıştı<sup>79</sup>. Ayrıca yeni rıhtım inşaat planında kabzımallar için bir kısım ayrılmamıştı. Şehremaneti 1902 yılında durumu Dahiliye Nezareti'ne aktardı. Bu hususta şirket yetkilileri uyarıldı. Ticaret ve Nafia Nezareti kanalıyla yapılan araştırmada inşaat süresince ticari yoğunluk nedeniyle eşyanın yağmurdan muhafazası için geçici çözüm maksadıyla bu gibi ahşap baraka ve sundurmaların ilk olarak

.....

76 BOA, BEO, 2665/ 199838 (14.B.1323); 1005/75307 (11.R.1315). F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 36-37.

77 BOA, DH. MKT, 490/2 (6.M.1320); DH. MKT, 2364/121 (26.S.1318).

78 BOA, DH. MKT, 564/16 (17.Ca.1320).

79 BOA, T.NFİ, 1359/48 (18.Za.1326)

Rüsumat idaresi tarafından yapıldığı, ardından bunun yaygınlaştığı öğrenildi<sup>80</sup>.

Bütün bu yaşanan sorunlar esnasında devlet rıhtım şirketini satın alarak millileştirmek için teşebbüse geçti<sup>81</sup>. Devletin ilgili dairelerinde yapılan müzakerelerde liman işletmesinin tamamen yabancı sermayeden oluşan bir şirkete ait olması mülki ve siyasi yönden mahzurlu bulunmuştu. Ancak satın alma işinde başarılı olunamadı ve 1903'te bundan vazgeçildiği bildirildi. Alım gerçekleşemediği için devlet bir de üstüne şirkete tazminat kabilinden bir takım ödemeler yapmak zorunda kaldı<sup>82</sup>.

### Şirketin Galata Han İnşaatları

Galata rıhtımı faaliyete geçip ve şirket arsaları tasarruf etmeye başladıktan sonra 1910 yılında rıhtım duvarı ve alanında beklenenden daha fazla çöküntü meydana geldiği görülmüştü. Çöküntü nedeniyle rıhtım alanında su baskınları yaşanmaya başlandı. Bu nedenle rıhtım duvarlarının ön kısmı yaklaşık 1 metre yükseltildi. Böylece rıhtım alanı denizden toplamda 2 metre yükselmiş oldu. Yeni rıhtım duvarına kayıkların yanaşabilmesi için bazı yerlere merdivenler yapıldı. Bu sırada rıhtım kaplayan ahşap kulübelere ve kahvehaneler yıkılmaya başlandı. Yerlerine biraz daha geriden başlayacak şekilde taş binalar inşa edildi<sup>83</sup>.

Rıhtım şirketinin gelir getiren önemli binalar arasında Galata'da *Çinili (Gümrük) Rıhtım Han* ve *Merkez Rıhtım Han* öne çıkmaktadır. Aynı şekilde İstanbul tarafında eski eşya ambarlarının da bu kapsamda zikretmek mümkündür. Çinili Rıhtım Han 1910-1911

.....

80 BOA, DH. MKT, 564/82 (19.Ca.1320); DH. MKT, 2456/III (12.Za.1318); DH. MKT, 2456/IO4 (12.Za.1318).

81 BOA, İ.HUS, 95/23 (3.Z.1319); İ.ML, 95/52 (23.R.1320); BEO, 1391/104273 (19.C.1317); BEO, 1392/104379 (24.C.1317); BEO, 1395/104578 (29.C.1317); BEO, 1843/ 138214 (2.S.1320).

82 BOA, Y.MTV, 235/8 (3.B.1320); Y. PRK. TNF, 7/34; Y. PRK. TŞF, 6/31; Y. PRK. HR, 25/70; BEO, 3091/ 231757 (19.Ca.1325); Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihiçesi*, s. 17; F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 48-52.

83 W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya*, s. 141.

senelerinde inşa edilmiş ve 733.000 franka mal olmuştu. Çinili Han, zemin ve asma kat cepheleri kesme taşla, cephelerin geri kalan kısmı sarı çinilerle kaplı olduğu için bu adla anılmaktadır. Bu han inşa edilmeden önce bulunduğu parselin deniz tarafında 1904-05 yıllarında kafe, restoran ve birahaneler, yol tarafında ise kömür, odun ve demir depoları mevcuttu<sup>84</sup>.

Merkez Rıhtım Han ise 1912-1914 yılları arasında tamamlanmıştır. Bu han 834.000 franka mal olmuştur. Merkez Rıhtım Han Galata rıhtım binalarının batı ucunda, rıhtım ile Kemankeş Caddesi arasında yer almaktaydı<sup>85</sup>.

### **Rıhtım Şirketinin Liman Bölgesinde Tasarruf Ettiği Arsalar ve Antrepo İnşası Sorunları**

1890 mukavelesi ilgili maddeleri mucibince şirket, devlet için yeni gümrük daireleri, ambar ve antrepoları yapmakla yükümlüydü. Bu sorumlulukların yerine getirilmesi için hazırlıklara başlayan

.....

84 1913 ticaret yılı kayıtlardan anlaşıldığına göre o yıllarda Gümrük Han'da 12 denizcilik acentesi ve komisyoncusu faaliyet gösteriyordu; bunların ikisi aynı zamanda kömür ticaretiyle uğraşıyordu. Bunların yanı sıra romörkaj, kurtarma ve pilotajla ilgili bir Fransız şirketinin acentesi; Belçika Limanı Kaptanlığı; çimento işi yapan bir şirket; *Rossia* adlı sigorta şirketinin Türkiye temsilciliği; *Liverpool & London & Globe* ve *The State Assurance Co. Ltd.*'nin Türkiye temsilciliği ve Rus Posta Şirketi Gümrük Han'da faaliyet gösterenler arasındaydı. Kayıtlardaki isimlerden bu handa işyeri olanlardan sadece birinin Müslüman, diğerlerinin ağırlıklı Rum asıllı olmak üzere Gayrimüslim azınlık mensubu veya Avrupalı olduğu anlaşılıyor. Han, günümüzde İstanbul Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü, Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı Teftiş Kurulu ve Maliye Bakanlığı İstanbul Gümrük Saymanlık Müdürlüğü'nün ana yönetim merkezi olarak işlevini sürdürmektedir (Nursel Gülenaz, *Batılılaşma Dönemi İstanbul'unda Hanlar ve Pasajlar*, Akademi Yayınları, İstanbul 2011, s. 181-182).

85 Bu han Cumhuriyet döneminde *Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü* olarak kullanılmıştır. Ferbeton tekniği ile inşa edilen Merkez Rıhtım Han'ın mimari özellikleri için bkz. Ali Murat Akdemür, "Karaköy'de Batı Üslubunda Yaptırılmış Sivil Mimari Örnekleri" Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Doktora Tezi, Erzurum 2006, s. 161-164.

şirket ile Rüsumat Emaneti arasında anlaşmazlıklar ortaya çıktı. İhtilafların tam olarak neden kaynaklandığını tespit edilip sorunun çözülebilmesi için *Cemiyet-i Rüşumiye Birinci Başkanı Rıza Bey* ve Nafia Nezareti'nden *Fen Müşaviri Serviç Efendi* görevlendirilmişti. Bu görevlilerin incelemeler neticesinde ihtilafın depolara konulacak eşyanın hangi usul ile depolanacağı konusunda çıktığı belirlendi. Ambar ve antrepolara konulacak eşya ve emtia çeşidinin tespitiyle bu sorun giderilmişti. Ancak daha sonra inşa edilecek yapıların büyüklüğü konusunda da yeni bir anlaşmazlık ortaya çıkmıştı. Bu problemin giderilmesi için Rıza Bey ve Serviç Efendi rapor hazırlamıştır. Bu rapora göre sorun mukavelenin 22. maddesinin Türkçe ve Fransızca hazırlanan metinlerindeki farklılıktan kaynaklanmaktaydı. Türkçe metinde *yapıların vüsat ve cesâmeti* şeklindeki ifade Fransızca metinde *ebniyenin ehemmiyeti* biçiminde yazılmıştı. Dolayısıyla Rüsumat Emaneti, yapılacak binaların mevcutlarından daha küçük olamayacağını belirterek, *Tophane-Karaköy* arasındaki gümrük binalarının 7 bin metrekarelik büyüklüğünün aynen korunmasını istemişti. Şirketin hesabına göre ise bu saha 4.500 metrekarelik bir alandı. Anlaşmazlık hemen çözülemedi. Bu nedenle çalışmalara başlanamıyordu. Meselenin bir an önce çözüme kavuşturulabilmesi amacıyla Rüsumat Emni Hasan Fehmi Paşa başkanlığında bir komisyon kuruldu. Maliye Nezareti Hukuk Müşaviri, Nafia Nezareti Muavini, Babıâli Hukuk Müşaviri, Hariciye Nezareti Müsteşarı ve şirketi temsilen F. Grana'dan müteşekkil bir komisyon oluşturuldu. Müzakereler sonucunda yeni gümrük binalarının kâgir olarak ve mevcut büyüklüklerinden aşağı ve 1,5 katından yüksek olmamak şartıyla inşasına karar verildi. Yapılacak binaların Galata ve İstanbul gümrükleri, Kireçkapısı, Zahire, Yemiş ve Kereste gümrükleriyle bunların tamamına tabi olan arsalardan ibaret olacaktı.

Alınan kararlar Meclis-i Vükela tarafından da onandı. Rüsumat Emniyle Granet arasında bu konuda 10 maddelik bir anlaşma metni imzalandı. Buna göre; Galata tarafında gümrük, liman, sıhhiye dairelerine ait arazi ile devletin şirkete terk ettiği ve şirketin denizden kazandığı arazilerin kesin tespiti yapılacaktı; antrepo ve yeni gümrük dairelerinin arkasından geçerek Eminönü'nden Sirkeci caddesine bitişen 12 metre genişliğindeki caddenin açılması için

MODERN İSTANBUL LİMAN'ININ İNŞASI SÜRECİNDE  
GALATA VE EMİNÖNÜ SEMTLERİNDE KENTSEL DEĞİŞİM

gerekli istimlak bedelleri hükümet tarafından, caddenin tanzimi, lağım ve kaldırımlarının inşasıyla diğer masraflarıysa şirketçe karşılanacaktı; antrepolar hususunda hükümetle şirketin birbirlerinden istekleri kalmayacaktı; kesin olarak şirkete ait olduğu belirlenen arazilerin tapu senetleri verilecek, bu iş için gerekli olan muameleler 6 ay içerisinde tamamlanacaktı; inşa edilecek antrepoların ihtiyaca cevap verememesi halinde şirket yenilerini yapmayı taahhüt ediyordu; gerekli görülmesi halinde Galata rıhtımları gerisinde şirket antrepo inşası hususunda serbest olacaktı; şirket tapularını alacağı arazileri, taahhüt ettiği antrepoları yapmak kaydıyla istediği şekilde tasarruf edebilecekti; binaların ölçüleri sonradan değiştirilemeyecekti; yapılacak binaların planlarını hazırlayıp onaya sunmak için şirkete 13 ay süre tanınmaktaydı; şirket, Galata rıhtımı caddesinde yapacağı demir parmaklık, iskele ve kapılar için gerekli olan haritaları anlaşmanın imza tarihinden itibaren bir ay zarfında hazırlayıp üç ay sonra da bitirmiş olacaktı<sup>86</sup>. Nihayetinde komisyon, şirket ile Rüşumat arasında ortaya çıkan ihtilafı, mukavele maddelerini ve mevcut haritayı inceleyip, aşağıdaki tabloyu hazırlamak suretiyle çözüm önerisini sunmuştur<sup>87</sup>:

<b>RIHTIM ŞİRKETİ İLE İHTİLAF KONUSU OLAN ARSA VE EMLAKİN TESBİTİ (1905)</b>	
<b>RÜSUMAT EMARETİ'NİN İDDİASI</b>	
<b>GALATA TARAFI [TAHDÎD-İ HUDUD (SINIR) HARİTASINA GÖRE]</b>	
<b>Emlakin Türü</b>	<b>Metrekaresi (Metre/Santimetre)</b>
Bina	3.538, 22
Arsalar	1.162, 80
Kireç Kapısı Gümrüğü	1.641
Ahşap İskeleler	698, 26
<b>TOPLAM</b>	<b>7.040, 28</b>

.....

86 BOA, İ. DUİT, 33/11 (10.Ra.1323); Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 20-21; F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 63-64.

87 BOA, İ. DUİT, 33/1 (29.R.1323).

OSMANLI İSTANBULU IV

Kireç Kapısı Gümrüğü'nde Hazine-i Hassa'ya ait olup şirkete teslim edilmeyecek olup genel toplamdan çıkarılacak arsa	1.641, 28
<b>TOPLAM</b>	5.399, 28
Ahşap iskeleler olup, ne bina ve ne de arsa olarak kabul edilmeyen ve genel toplamdan çıkarılacak kısım	697, 26
Rüsumat Emaneti'nin şirketten talebinin toplamı	4.701, 02
<b>İSTANBUL TARAFI [TAHDÎD-İ HUDUT HARİTASINA GÖRE]</b>	
<b>Emlakin Türü</b>	<b>Metrekaresi (Metre/Santimetre)</b>
Gümrük ve antrepo adıyla tanımlanan	12.800
Tenzil edilen antrepolar mahalli	4.655, 39
Bütünüyle Rüsumat dairelerine kalan	8.144, 61
[A] işaretli harita gereği şirketin münhasıran Rüsumat daireleri için vereceği	12.144, 61
<b>KOMİSYONUN ÇÖZÜM TEKLİFİ</b>	
<b>GALATA TARAFI</b>	
9 metre sokaktan kazanılan miktardan ayrı olarak münhasıran gümrükler için şirketten bedelsiz olarak alınan arsa	5.344, 81
<b>İSTANBUL TARAFI</b>	
İstimlak edilecek mahallerin istisnasıyla münhasıran gümrükler için şirketten bedelsiz alınan arsa	12.205, 87
<b>TOPLAM</b>	17.550, 68
<b>MUKAYESELİ SONUÇ</b>	
Rüsumat Emaneti'nin taleplerinden, şirket tarafından kesin olarak verilmiş bulunandan fazla olarak bedelsiz elde edilen miktar	886, 52
Şirketin eski taleplerinden nispetle fazla vermeye rıza gösterdiği miktar	6.185, 70
Yürürlüğünden şüphe olmayan [A] işaretli haritadan çıkarılan sonuca göre fazla elde edilen mahal	4.406, 7
<b>BU ÇÖZÜM TEKLİFİNİ REDDİ HALİNDE ŞİRKETİN İDDİASINA GÖRE BEDELİ MUKABİLİNDE SATIN ALINMASI GEREKECEK OLAN</b>	
Galata tarafında	3.461, 78
İstanbul tarafında	4.379, 11
İstanbul tarafında istimlakine ve Eminönü'nde alınan yere mukabil istimlakine gerekli olan	1.143, 20
<b>TOPLAM</b>	8.984, 14



Mutabakata varılan konular 22 Mayıs 1905 tarihinde padişah tarafından onaylanarak Rüşumat Emaneti'ne gönderilmiştir. Bundan sonra şirket Galata ve Eminönü (İstanbul) gümrüklerinin planlarını hazırlayarak hükümetin onayına sunmuştur. Planlarda sonradan birçok tadilat yapılması hükümetçe talep edilmişti. Şirket de inşaatın çamurlu bir tabaka üzerine yapılacak olması nedeniyle binaların kâgir yerine betonarme tekniğiyle inşa edilmesi için hükümetten talepte bulunmuştu. Fakat hükümet bu talebe, sistemin 15 senelik kısa bir geçmişi olduğu gerekçesiyle sıcak bakmamıştı. Nihayet 16 Mart 1907 tarihinde varılan anlaşmayla şirket şartları kabul etmiş ve planlar tasdik edilince çalışmalarına başlamıştı<sup>88</sup>.

Yukarıdaki mutabakat ardından gümrük ve hizmet binaları ile antrepoların inşasına dair Rüşumat idaresi ile şirket arasında 4 maddelik yeni bir antlaşma daha yapılmıştır<sup>89</sup>. Bu planda limanın Galata ve Eminönü tarafında başta gümrük olmak üzere inşa edilecek resmi binaların standardı<sup>90</sup>, antrepo yapılacak arsalar, açılacak cadde için istimlak edilecek yerler, kesinlikle dokunulmayacak dini yapılar ayrıntılı olarak belirlenmiştir<sup>91</sup>.

.....

88 F. Devran, *Aynı tez*, s. 64.

89 BOA, BEO, 3086/ 231391 (II.Ca.1325); İ. DUIT, 33/II.

90 1890 mukavelesinde inşa edilecek resmi binaların kagir olacağı şarta bağlanmıştı. Bu son antlaşma sonrası binaların betonarme olarak yapılabileceği kararı alınmış ve uygulanmıştır (BOA, BEO, 2950/ 221206 (II.L.1324); Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, 71). İnşa edilecek antrepo binalarının sütunları, müteahhitle yapılan mukaveleye göre dövme demirden inşa edilecekti. 1894 İstanbul depremi sonrası antrepo inşaatına dair mühendislerden oluşan bir fenni komisyon, dayanıklılığın artırılması için sütunların çekme demirden inşası, üstlerinin çimento ile sıvanması, kireç ve tuğla kullanılması kararı almıştır (BOA, DH. MKT, 1791/5 (26.Z.1308); DH. MKT, 1782/62 (5.R.1308)).

91 BOA, BEO, 2636/197675 (4.C.1323); BEO, 3760/ 281968 (28.Ca.1328); Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 20-23; V. Hastaoglou-Martinidis, "The Building of Istanbul docks 1870-1910", s. 93-94.

### Sirkeci'de Reşadiye Caddesi'nin Açılması ve Eminönü Meydanı Düzenlemeleri Tartışmaları

Yukarıdaki anlaşmanın en önemli maddesi Eminönü rıhtımı önünde yapılması zorunlu olan caddenin resmi dairelerin arka kısmına yani Eminönü meydanı tarafına alınmasının kabulüydü<sup>92</sup>. Böylece rıhtımın arka kısmında 12 metre genişliğinde bir cadde açılacaktı. Bu cadde Rüsumat Emaneti'ne ait olacaktı. buna göre yeni planın projesi çizildi. Açılacak cadde Eminönü'nden Sirkeci'ye kadar bağlantı sağlayacaktı. Gümrük alanında kaçakçılığın önlenmesi için caddenin iki tarafına demir parmaklıklar yapılacaktı. Böylece gümrük, deniz ve cadde ile çevrilerek kaçakçılık önlenmiş olacaktı<sup>93</sup>.

İstanbul Şehremaneti'nin tespitine göre açılacak cadde için istimlak bedeli olarak 2.553.892 kuruş gerekliydi. Eminönü'nden Sirkeci tarafına doğru inşa edilecek antrepolar için ilk belirlemelere göre Eminönü Caddesi'nde *Sebze Sokağı* ve *Sebzeciler Meydanı*'nda yer alan 26 dükkân ile Belediyeye ait 1.740 metrekare alan istimlak edilmeliydi. Belediyeye ait arsaların metrekare rayiç fiyatı ise 2.500 kuruştı. İstimlak bedeli devlet tarafından şirkete ödenecekti<sup>94</sup>.

Bu plan ile eski gümrük de dahil köprü başından itibaren Sirkeci iskelesine kadar rıhtım boyu tamamen Rüsumat daire ve ambarları ile antrepoları tahsis edilmiş oluyordu. Ayrıca gümrüğün Sirkeci tren hattı ile irtibatının sağlanma imkânı da ortaya çıkacaktı. Tam bu esnada devlet uluslararası ticaret müzakereleri yürütüyordu. Yeni ticaret anlaşmalarında uluslararası işlerliği olan limanlarda antrepo zorunluluğu getirilmekteydi.

Bu son projede dikkat çeken en önemli hususlardan biri bölgede yer alan *Hidayet Cami* ve *Selim Efendi Mescidi* ile müstemilatlarının

.....

92 BOA, ŞD, 847/9 (16.Ca.1328).

93 BOA, BEO, 2770/207712 (1.M.1324); BEO, 2783/208720 (22.M.1324); BEO, 2691/ 201810 (23.Ş.1323); BEO, 2824/211763 (15.Ra.1324); Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 22.

94 BOA, BEO, 3760/ 281968 (28.Ca.1328).

kesinlikle plan dışında tutulması ısrarıydı<sup>95</sup>. Dinî yapılar hariç tutulmak şartıyla İstanbul tarafında mevcut binaların alanı 7.826 metrekare, arsaları ise 4.136 metrekare olarak hesaplanmıştı. Son düzenlemeye göre sadece İstanbul tarafında yeni antrepo binası yapılacaktı<sup>96</sup>.

Şirket yeni yapacağı inşaatların finansmanı için 1906 senesi itibariyle her biri 500 franklık (22 lira) 34.000 adet hisse senedi ihracı yaptı ve %4 faiz ile 17.000.000 farklılık yeni bir borç anlaşması gerçekleştirdi. Şirket tahvil ödemeleri kapsamında, işletme gelirleri karşılığı *Osmanlı Bankası* ile ipotek anlaşması yaptı<sup>97</sup>.

Eminönü tarafında açılacak yeni rıhtım yolu için istimplâk muameleleri ve yol yapım işi belediyeye ait olacaktı<sup>98</sup>. Ancak bu cadde doğrudan gümrüklerle alakalı olduğundan farklı işleyişe tabi tutuldu. İstimlâk muamelelerinin Belediye Kanunu'na uygun yapılması, ödemelerin ise Rüşumat Emaneti bütçesinden karşılanması uygun bulundu. Bu arada Galata ve Eminönü taraflarında şirkete kalacak arsaların ifraz haritaları Belediye nizamına uygun olarak 6 ay içinde tanzim edilecekti. Padişahın onayı sonrası şirket ile zabıtname imzalanarak anlaşma yürürlüğe girdi (18 Ekim). Ardından Sirkeci tarafında istimlak edilecek yerlerin tespitine başlandı. İstimlâki yapılacak mahaller için 25 bin lira gerekiyordu<sup>99</sup>. Aşağıda tabloda istimlak kapsamında yer alan mağaza, dükkan ile arsalara belediye tarafından biçilen muhammen bedeller yer almaktadır<sup>100</sup>:

.....

95 BOA, Y. PRK. TNF, 2/9 (I.M.1305).

96 Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 22.

97 Zihni Bilge, *Aynı eser*, s. 5.

98 BOA, BEO, 3086/ 231391 (II.Ca.1325); DH. İD, 31/16 (3.S.1330).

99 BOA, BEO, 350/ 262499 (26.Z.1327).

100 BOA, İ. DUİT, 33/1.

OSMANLI İSTANBULU IV

<p><b>BİRİNCİ BELEDİYE DAİRESİ'NDEN ALINAN BİLGİYE GÖRE İSTANBUL TARAFINDA GÜMRÜK ARKASINDA AÇILACAK 12 METRE GENİŞLİĞİNDEKİ CADDE İÇİN EMİNÖNÜ'NDEN SİRKECİ MEYDANINA KADAR YOLUN HER İKİ UCUNDA İSTİMLAKİ GEREKEN EMLAKİN SOKAK VE NUMARALARI İLE KIYMETİ [ÜÇ NUMARALI 2 ADET HARİTADA İŞARETLİ OLAN EMLAK]</b></p>				
MU- HAM- MEN BEDELİ	EM- LAK NUMA- RASI	EM- LAKİN CİNSİ	SOKAK	AÇIKLAMA
100.000	19	Dükkân	Sebzehâne Meydanı	Üçte bir hissesi
50.000	19 (mükerrer)	Dükkân	Sebzehâne Meydanı	19 numaralı dükkânın arkasında dörtte biri olup takdiri kıymetidir
140.000	21	Dükkân	Sebzehâne Meydanı	-
127.000	23	Dükkân	Sebzehâne Meydanı	-
27.000	23 (mükerrer)	Bodrum	Sebzehâne Meydanı	-
80.000	10	Dükkân	Sebzehâne Meydanı	-
30.000	8	Dükkân	Sebzehâne Meydanı	Dörtte bir kısmı için değer biçilmiştir
70.000	12	Dükkan	Sebzehâne Meydanı	-
30.000	14	Dükkân	Sebzehâne Meydanı	-
90.000	18	Dükkân	Sebzehâne Meydanı	-
100.000	20	Kahve	Sebzehâne Meydanı	-
60.000	22	Dükkân ile oda	Sebzehâne Meydanı	-
100.000	24	Bekar odası	Sebzehâne Meydanı	-
35.000	11	Mağaza	Eminönü Caddesi	Dükkanın yarısı için belirlenen kıymet
120.000	13	Mağaza	Eminönü Caddesi	-
100.000	15	Mağaza	Eminönü Caddesi	-
38.000	17	Mağaza	Eminönü Caddesi	-
60.000	19	Mağaza	Eminönü Caddesi	-

MODERN İSTANBUL LİMAN'ININ İNŞASI SÜRECİNDE  
GALATA VE EMİNÖNÜ SEMTLERİNDE KENTSEL DEĞİŞİM

120.000	24	Dükkân	Eminönü Caddesi	-
85.000	26	Dükkân	Eminönü Caddesi	-
75.000	28	Dükkân	Eminönü Caddesi	-
64.000	30	Dükkân	Eminönü Caddesi	-
80.000	32	Dükkân	Eminönü Caddesi	-
600.000	37	Mağaza	Yalıköşkü Caddesi	250.000 (yarısından az kısmı istimlak edileceğinden takribi kıymeti)
	39	Mağaza	Yalıköşkü Caddesi	225.000 (yarısından az kısmı istimlak edileceğinden takribi kıymeti)
	43	Mağaza	Yalıköşkü Caddesi	210.000 (yarısından az kısmı istimlak edileceğinden takribi kıymeti)
	45	Mağaza	Yalıköşkü Caddesi	270.000 (yarısından az kısmı istimlak edileceğinden takribi kıymeti)
	45 (mükerrer)	Mağaza	Yalıköşkü Caddesi	150.000 (yarısından az kısmı istimlak edileceğinden takribi kıymeti)
	45 (mükerrer)	Mağaza	Yalıköşkü Caddesi	90.000 (yarısından az kısmı istimlak edileceğinden takribi kıymeti)
	45 (mükerrer)	Mağaza	Yalıköşkü Caddesi	90.000 (yarısından az kısmı istimlak edileceğinden takribi kıymeti)
			<b>TOPLAM</b>	1.260.000
<b>GENEL TOPLAM</b>				2.391.000
Listede yer alan emlakın muhammen bedeller, piyasa şartlarına göre fahiş bulunmuştur.				

İstimlak muameleleri sürerken şirket 1905 tarihli anlaşma gereğince gümrük antreposunun inşasına tahsis edilen 4.655 metrekarelik alandaki *Eminönü Meydanı* arsasını da almak istedi. Ancak

İstanbul Şehremaneti buna şiddetle karşı çıktı. Belediye, Eminönü meydanına ait olan 1.200 metrekarelik bir arsa parçasını şirkete bırakılmasına veya bu arsanın kiraya verilmesine şiddetle muhalefet etti<sup>101</sup>. Belediyenin tavizsiz tavrı, şirket planlarının uygulanmasına mâni oldu. Bu esnada belediye, arsanın etrafını duvar ile ördü. Bu durumda yapılacak antrepo inşaatı tamamen durdu. Şirket durumu Babıali nezdinde protesto etti ve mahkemeye gitmek durumunda kalacağını bildirdi<sup>102</sup>.

Belediye Reisi ilgili mercilere gönderdiği yazılarında, İstanbul'un en işlek ve en şerefli yeri olarak tanımladığı bu meydanın kent estetiği ve selameti açısından önemini vurgulamaktaydı. Reis, kamuya ait bu alanda bir karış yerin dahi verilmesine karşıydı. Belediye tarafından hazırlanan kapsamlı raporlar Sadrazama, ilgili nezaretlere ve rıhtım şirketi yetkililerine iletildi<sup>103</sup>.

İstanbul Şehremaneti sadece meydan alanı konusunda sorun yaşamıyordu. Açılacak yeni yol nedeniyle gelir kaybına da uğramıştı. Belediye bu bölgede mevcut iskelelere çıkan mallardan *kantar* ve *arziye* gibi muhtelif vergi kalemlerinden senelik elde ettiği 30 bin liradan mahrum kalacaktı<sup>104</sup>. Belediye ayrıca Dahiliye Nezareti'ne müracaat ederek rıhtım ve köprü başının her geçen gün önemini artırdığını vurgulayıp, ilerisi düşünülerek bu caddenin 12 metreden daha geniş açılmasını teklif etmişti. Fakat mukavele şartları ile yol için gereken kısmın gümrük ve şirket arsalarından elde edildiği öne sürülerek buna sıcak bakılmamıştır<sup>105</sup>. Bu konudaki tartışmalar bir süre daha devam etti ise de nihayetinde belediye ile şirket anlaşmaya vardı. Bahsi geçen arsanın 706 metrelik kısmı belediyeye kaldı. Şirket Rüşumat Emaneti ile de anlaşarak açılacak yeni cadde boyunca (Reşadiye Caddesi) ve daimi antrepo mahalli olacak arsalar üzerinde inşa edeceği binaların zemin katını eşya mağazası olarak kullanmayı kabul ettirdi. Bu hususta *Rüşumat Emîni Sırrı Bey* ile şirket arasında

.....

101 BOA, BEO, 3732/ 279845 (30.Ra.1328).

102 BOA, ŞD, 1235/16 (19.L.1329).

103 BOA, ŞD, 847/9 (16.Ca.1328); DH. İD, 161-2/48 (8.L.1332); BEO, 3713/ 278437 (22.S.1328); BEO, 3723/ 279219 (15. Ra.1328).

104 BOA, BEO, 2691/ 201810 (23.Ş.1323).

105 BOA, BEO, 350/ 262499 (26.Z.1327).

ayrıca bir anlaşma yapıldı. Bu mağazalar ya şirket tarafından antrepolara ilave olarak veya gümrük tarafından kiralanmak suretiyle kullanılacaktı<sup>106</sup>. Nihayet şirket 1905 yılında kendisine tahsis edilen hususi statüdeki arsalarını tapu senetlerini alınca, kendi namına inşaatlara da başladı<sup>107</sup>.

Açılacak yeni caddenin istimlak ve inşa muameleleri sürerken Osmanlı tahtında değişiklik olmuştu. Modern İstanbul limanı projesini hayata geçiren Sultan II. Abdülhamid tahttan indirilmiş, yerine Sultan *V. Mehmed Reşad* (1909-1918) oturmuştur. Bu gelişme üzerine İstanbul Belediyesi'nin teklifi ile yen caddeye Padişahın ismine atfen *Reşadiye* adının verilmesi uygun bulunmuştur (7 Temmuz 1909)<sup>108</sup>.

Haziran 1910 tarihi itibariyle Reşadiye Caddesi istimlak muameleleri tamamlanmıştır. Ancak bazı mülk sahiplerinin verilen bedeli az bulup mahkemeye baş vurmaları çalışmaları aksatmaktaydı<sup>109</sup>. Bunun üzerine İstimlak Kararnamesi'ne bir madde eklenerek sorun çözüldü. Şöyle ki, istimlak edilecek ihtilafli mülkün değerinin % 20 fazlası Rüsumat idaresi tarafından bankaya yatırılacaktı. Böylece mahkeme süresince de istimlak muameleleri devam edebilecekti<sup>110</sup>. Nitekim yeni kararname sonrası antrepo alanında kiralanması gereken *Çerkez İsmail Paşa ve Tavukçu Anakli* mülkü ile bedelde uyuşulamayan 3 adet dükkanın kurulan bir komisyon tarafından kıymeti tayin edildi. Defter-i Hakani'den de bir memurun katıldığı komisyon bedelleri belirlendi ve bankaya yatırıldı. Ayrıca bu işlemler gazetede ilan edildi<sup>111</sup>. Bu arada istimlak edilen yerlerde vakıflar tarafından tasarruf edilen mülk bulunduğundan, bazı emlak ve arsaların değer tespiti Evkaf Nezareti tarafından yapılmaktaydı. Mesela Bahçekapı'da *Mehmed Geylani Mahallesi Sebzebane Meydanı*'nda

.....

106 Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s.21.

107 BOAA, DH. İD, 31/16 (3.S.1330); Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 22, 33-34.

108 BOA, DH. MKT, 2861/22 (11.C.1327); DH. MKT, 2875/59 (25.C.1327); DH. İD, 161-2/48 (8.L.1332).

109 BOA, BEO, 3783/ 283709 (18.B.1328).

110 BOA, ŞD, 847/9 (16.Ca.1328); BEO, 3697/ 277253 (22.M.1328).

111 BOA, ŞD, 756/24 (29.Ca.1308); İ. ŞD 102/6076 (2.S.1308).

dörtte bir hissesi *Mahlas Efendi* uhdesinde olan 8 numaralı dükkanın bedeli vakıflar tarafından tespit edilmiştir<sup>112</sup>. 1918 yılında Reşadiye Caddesi'nde istimlak edilen arsa ve binaların bütün ödeme işlemleri tamamlanmıştır<sup>113</sup>.

Şirketin Sirkeci yönünde gümrük ve antrepo binaları tamamlaması sonrasında bu sefer demir parmaklıklı cadde nedeniyle gümrük binaları ile depoların irtibatının sağlanması sorunu ortaya çıktı. Şehrin en bilinen ve işlek caddesinin vergi muameleleri için tamamıyla Rüsumat idaresi emrine tahsisi uygun bulunmadı. Eminönü meydanı sorunu taraflarından olan Maliye Nezareti çözüm olarak demir parmaklıklarla muhafazalı hale gelen Reşadiye Caddesi üzerine bir köprü veya alttan bir tünel açılarak rıhtım ile antrepoların irtibatının sağlanabileceği teklifini sundu<sup>114</sup>. Bu sırada İstanbul liman ve gümrüklerinde ticari muamelelerin durumunun tespiti için Rüsumat idaresi tarafından bir araştırma komisyonu oluşturulmuştu. Komisyon, Liman ve gümrüklerde işlerin hızlı gitmesi, antrepoların ihtiyaca yeterli olup olmadığını tetkiki, ticari ve transit eşyaya mahsus antrepo ve depoların tesisi, gerek rıhtıma yanaşan gerek rıhtım dışında limanda bulunan gemilerden ticari eşyanın kolaylıkla ihracı gibi tedbirleri ittihaz etmek amacıyla *Ticaret Odaları, Ticaret-i Bahriye Odası* ve rıhtım şirketi ile uzmanların görüşlerini almıştı. Komisyon eksiklikleri belirledi ve bir rapor hazırlandı. Komisyon da antrepo ile gümrük arasındaki irtibat sorununun bir tünel açılması suretiyle çözümünü teklif etmişti. Bir de Eminönü'nde bulunan turfanda *Sebze ve Meyve Pazarı*'nın kaldırılması gerektiği vurgulanmıştı. Rüsumat idaresinin bu raporu *Ticaret ve Ziraat Nezareti* tarafından gündeme alındı. Çözüm önerileri belediyeye bildirildi. Alınan cevapta sebze ve meyve halinin *Keresteciler*'de yapılacak yeni hal binası bitince oraya taşınacağı ve pazarın kapanacağı öğrenildi (20 Mayıs 1914)<sup>115</sup>.

.....

112 BOA, DH. İD, 177/39 (1.Z.1332)

113 BOA, DH. MKT, 1232/89 (30.Ca.1326).

114 BOA, ŞD, 847/9 (16.Ca.1328).

115 BOA, DH. İD, 161-2/48 (8.L.1332).



## Limn Bölgesinde İnşa Edilecek Resmi Binalar Sorunu

Yukarıda ele aldığımız 1905 mutabakatı sonrasında şirket resmi bina inşaatlarına hız vermiştir<sup>116</sup>. 1905 yılı sonrası inşa edilip devlete teslim edilen resmi binalar, rıhtım bölgesi zemini dikkate alınarak radyan sisteminde yapılmıştı<sup>117</sup>. Öncelikle Galata tarafında şirketin müdüriyet binası inşa edildi. Bu bina Cumhuriyet döneminde *Muhafaza Müdürlüğü* olarak kullanıldı<sup>118</sup>. 1906 yılında Sirkeci'de *Ecnebi Emtia Gümrüğü*'ne ait antrepo yıkılarak yerine ticari eşya mağazası yapılması kararı alındı. İnşaat ücreti rıhtım şirketi tarafından karşılanacaktı<sup>119</sup>.

Rıhtım şirketi 1906 yılında depo alanı ihtiyacını karşılamak için *Şura-yı Devlet* azasından *Sami Bey*'in sahibi olduğu *Paşabahçe*'deki gaz depolarının tasarruf hakkını satın aldı. Osmanlı Hükümeti bu devri onaylamadı ve gaz depolarının hazineye teslimini talep etti. Bu hususta *Meclis-i Mahsus*'da müzakere edildi. Ardından Padişahın iradesi ile deponun geri alımı emri çıktı<sup>120</sup>.

Şirket 1907'de gümrük resmi binalarının yapımına başladı. *Galata (Kararköy) Gümrük Binası* 1907-1911 yılları arasında tamamlandı. Galata rıhtımının, Tophane sınırındaki son binası olan gümrüğün cephe uzunluğu 180 metre idi<sup>121</sup>. Gümrüğün mühendisliğini *S. Saboureaux* yapmıştı. 1907'de tamamlanan Sirkeci Gümrük binası ise 240 metreyi bulmuştu<sup>122</sup>. Bu binanın mimarı ise *Osmanlı Bankası*, *Arkeoloji Müzesi* ve *Pera Palas* gibi İstanbul'un görkemli binalarını da inşa etmiş olan *Alexandre Vallaury* idi<sup>123</sup>. Bu binalar ardından 1909 tarihinde Eminönü tarafında 14.436 metrekare kullanım alanı

.....

116 Galata gümrük binasının mimari özellikleri için bkz. A. Murat Akdemür, "Karaköy'de Batı Üslubunda Yaptırılmış Sivil Mimari Örnekleri", s. 189-191.

117 W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya*, s. 141-141.

118 Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 4, 33-35.

119 BOA, BEO, 2915/218604.

120 BOA, BEO, 2864/ 214751 (12.Ca.1324); T. NFİ, 1359/104 (25.Z.1326).

121 Bu bina Cumhuriyet döneminde Denizcilik İşletmeleri Hizmet Binası olarak kullanılmıştır (Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 71).

122 Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 71.

123 V. Hastaoglou-Martinidis, Aynı makale, s. 94-95.

bulunan bir antrepo binasını tamamlanmıştır. Peşinden 7.000 metrekarelik bir bina daha bitirilmiştir<sup>124</sup>.

Şirket 1908 yılı Temmuz ayında Müskirat ve Zahire gümrükleri ile deniz zabıtası memurlarına ait binalarının inşasına başlamıştı. Bu nedenle bahsi geçen gümrük ve zabıta memurlarının halen ikamet ettikleri barakaları terk ederek şirket tarafından geçici yapılan barakalara nakli kararlaştırıldı. Fakat hem *Deniz Zabıta Müfettişliği* hem de *Hınta Nazırlığı* tahsis edilen yeni barakaları yeterli bulmadı. Bu barakalara 40-50 memur ancak sığmaktaydı. Sayıları 100'ü bulan deniz zabıtalılarının kalanı Galata'da 700 kuruşa kiralanan bir handa hizmet vermekteydi. Bu nedenle yeni binaların komiser ve nöbet odaları ile memur koşulları olacak biçimde daha geniş yapılması talep edildi<sup>125</sup>.

Galata rıhtımına gelen canlı hayvanların muayene ve muhafazasında da sorun yaşanmaktaydı. Rıhtımda canlı hayvanlar için ayrılan mahal Rüsumat memurlarına tahsisi edilmişti. Kalan kısımda ancak 200 hayvanın muhafaza edilebiliyordu. Yer darlığı nedeniyle Galata rıhtımı *hayvan muayene memurları* şikayetçi oldu. İstanbul Şehremaneti durumu şirkete bildirdi ve eski canlı hayvan alanının iadesini talep etti (14 Ağustos 1908)<sup>126</sup>.

Galata tarafında şirkete ait arsaların bir kısmında geçici antrepo binaları bulunuyordu. Rıhtıma yakın bazı arsalarda ahşap çatılı ardiyeler yapıldı. Bir de 1, 3, 4, 5 ve 6 numaralı arsaları işgal eden daha az kıymetteki küçük emlak mevcuttu<sup>127</sup>. Şirket ayrıca Galata'da 4 numaralı un ambarını da inşa etmişti<sup>128</sup>.

Eminönü'nde antrepo inşaatında arsa sorunu ise tarafların orta bir yol bulmasıyla ancak 1911 yılı sonlarında çözüme kavuştu. Meydandaki alana karşılık şirkete farklı bir yerden arsa verildi ve mesele

.....

124 Wolfgang Müller-Wiener, *Aynı eser*, s. 141-141.

125 BOA, T. NFİ, 1358/6 (18.C.1328); T. NFİ, 1359/47 (7.Za.1326).

126 BOA, T. NFİ, 1358/26 (13.B.1326).

127 Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 73.

128 Bu bina Cumhuriyet döneminde belediyeye geçmiş ve ön kısmı yıkılarak otopark yapılmıştır (Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 38-41).

sonlandı<sup>129</sup>. Böylece şirket 1, 2, 3, 4, numaralı antrepo binalarını Eminönü tarafında faaliyete geçirmiş oldu. Bu arada 5 numaralı antrepolara 1890 mukavelesinin 22. maddesi gereği Hidayet Cami şartı nedeniyle izin verilmedi. 6 numaralı antrepo mahalli, burada mevcut 4 katlı bir binanın depo olarak kullanıma elverişli olması nedeniyle yeni baştan inşa edilemedi<sup>130</sup>.

Modern rıhtımların inşasıyla sahillerin güvenliğinin sağlanması daha da önem kazanmıştı. 1896 yılında bu iş için ilk olarak gerekli noktalarda mevcut muhafaza memurlarına ek olarak 15 muhafaza, 4 deniz memuru ve 4 nefer de kayıkçı görevlendirildi. Bunların masrafları için Rüsumat Emaneti tarafından 7.300 kuruşluk tahsisat ayrılmıştı. Rıhtımların inzibatı maksadıyla alınan en önemli karar rıhtım boyunca demir parmaklık yapılması düşüncesiydi. Bunda sürekli artış gösteren kaçakçılık faaliyetleri etkili olmuştu. Bu tedbirin gerekliliği hususunu müfettiş olarak görevlendirilen *Polis Meclisi Başkanı Hüseyin Efendi* tespit etmişti. Hazırladığı raporda en azından Tophane'den Karaköy'e gümrük işlemleri için ayrılan bölüme geçici ağır parmaklıklar yapılmasını tavsiye ediyordu. Konu şirketin direktör muavini *Verlak* ile tercümanına intikal ettirildi. Fakat bunlar parmaklık yapımının gümrük muamelatına engel olacağı ve bunların yükleme boşaltma sırasında bozulacağı gerekçesiyle bu meseleyi geçiştirmişlerdi. Ancak Hüseyin Efendi bu işin takipçisi olmuştu. Meseleyi birde Rüsumat Emni ile müzakere etti. Neticede konu Nafia Nezareti ile müşterek olarak şirkete tekrar bildirildi. Şirket cevabi yazısında rıhtımların dayanıklılığa kavuşmadığını belirterek bu işin sonraya bırakılmasını istedi. Rıhtımların düzenini sağlamakta kararlı olan yetkililer Nafia, Rüsumat, Zaptiye ve Bahriye nezaretleri ile şirketten birer aza tayiniyle bir komisyon oluşturuldu. Komisyon çalışmalarını bir türlü sonuçlandıramadı. Ancak yoğunlaşan liman trafiğinde kaçakçılığın engellenebilmesi için bir an evvel önlem alınması gerekmekteydi. Bu nedenle Zaptiye Nezareti'nden rıhtım boyunca tedbir alınması, vapurlardan inen yolcuların rıhtımda bekleyenlerle karışmadan

.....

129 BOA, ŞD, 1235/16 (19.L.1329); BEO, 4178/ 3133II (25.C.1331); Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 20-21.

130 Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 71-72.

yolcu salonlarına geçişinin sağlanması ve rıhtıma buradaki kontroller yapıldıktan sonra çıkarılması istenmişti<sup>131</sup>.

1906 yılında Zaptiye Nezareti başta *Loyd Vapur Şirketi* olmak üzere diğer yabancı vapurların rıhtıma çıkardığı emtia ve eşyanın kontrolü, yolcuların pasaportlarının muayene edilerek muntazam kayıtlarının tutulabilmesi ve vapurlar önünde nokta vazifesi yapmak üzere görevlendirilen polislerin ikametine tahsis edilmek için bir baraka yapılması hususunda nezaret bütçesinden 10 bin kuruş tahsisini istemişti. Yapılması düşünülen parmaklıklarda, biri liman ve karantina daireleri diğeri şirketin antrepoları hizasında ve iki adedi de gümrük ve yolcu salonunun münasip noktalarında olmak üzere dört kapının açılmasına karar verilmişti. Böylece kontrollerden sonra geçişlerin kolaylaştırılması ve yığılmaların önlenmesi sağlanmış olacaktı. Rıhtımların güvenlik ve düzenini sağlayacak personel için diğeri bir baraka Galata vergi dairesi yakınında deniz zabıta memurları için yapılmıştı. Bu yapı 20 kişilik yatakhane ve polis komiserlerinin ikameti için tahsis edilen iki odadan ibaretti<sup>132</sup>.

1910 yılına gelindiğinde kaçakçılık faaliyetlerinin yanı sıra rıhtım güvenliğini zora sokan bir konu da simsar, tercüman ve hamalların izinsiz faaliyetleriydi. Galata ve İstanbul rıhtımları yolcu salonlarına girip çıkan simsar ve otel tercümanları yolculardan çeşitli adlar altında fazla ücret alıyordu. Yirmi kişiden ibaret oldukları anlaşılan bu şahısların işine Polis Müdüriyeti son vermek istemiş fakat ellerindeki temettü tezkireleri nedeniyle bunu yapamamıştı<sup>133</sup>.

Yeni gümrük binaları inşaatları sona erdiğinde devlet Gümrük İdaresi'ne ve gümrük ambarlarına tahsisi edilen Galata ve Eminönü tarafı binalarına sahip oldu. Bu binalar Galata tarafında 7.000 metrekare, İstanbul cihetinde 13.436 metrekare toplamda 20.436 metrekare alanda inşa edilmiştir. O zamanki rayiç bedele göre Galata tarafı binaları inşa maliyeti 1.242.797 frank, İstanbul

.....

131 F. Devran, "Dersaadet Rıhtım Şirketi", s. 52.

132 F. Devran, *Aynı tez*, s. 53.

133 F. Devran, *Aynı tez*, s. 54.

tarafı 620.000 frank, toplam 1.862.797 frank olarak gerçekleşmiştir<sup>134</sup>.

Bu arada liman imtiyazı sonrası, ihtiyaç hâsıl oldukça Rüsumat Emaneti tarafından inşa edilmiş olan antrepoların bedelsiz olarak şirkete verilmesi ve bu binalara konulacak asansörlerin kalitesi de bir başka anlaşmazlık mevzusu olmuştu. Antrepo asansörleri rıhtım şirketi tarafından satın alınıp getirilecekti. Ancak şirket antrepoların sağlam inşa edilmediği şikayetinde bulunmuştu. Rüsumat idaresi şirketin bu tavrını antrepoların değerini düşürüp ele geçirmek olarak değerlendirdi ve mukavele sonrası inşa edilen antrepoları bedeli karşılığı devredilebileceği görüşünü dile getirdi<sup>135</sup>.

Devlet ile şirket arasındaki sorunlar tam olarak halledilemeden *I. Dünya Savaşı* (1914-1918) patlak verdi. Savaşı esnasında devlet liman işletmesine el koyarak mukaveleyi askıya aldı. 1918 *Mondros Mütarekesi* ardından şirket tekrar rıhtımları işletmeye başlamış, 1919'da İstanbul işgal edilince bu sefer işgal güçleri limanın bazı kısımlarına yerleşmiştir<sup>136</sup>.

Sıhhiye ve liman daireleri binalarına ait planlar *I. Dünya Savaşından* önce hazırlanmış fakat taraflar arasında anlaşmazlıklar çıkması nedeniyle çalışmalar *Mondros Mütarekesi* sonrasında başlamıştı. Bunların muameleleri de 1926 da yapılmıştı. 450 metrekarelik Sıhhiye binası için 131.225, 220 metrekarelik Liman Başkanlığı binası için de 723.209 frank masraf yapılmıştır<sup>137</sup>. Liman bölgesindeki değişim sonraki yıllarda da sürmüş ve 1930 itibariyle Galata ve Eminönü sahillerinde mevcut antrepo sahasının toplam alanı 31.723 metrekareye ulaşmıştır<sup>138</sup>.

.....

134 Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 35-36.

135 BOA, BEO, 56/4133 (29.M.1310); BEO, 648/ 48586 (8.M.1313)

136 Z. Bilge, *Aynı eser*, 42-50.

137 Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 29-30.

138 Z. Bilge, *Aynı eser*, s. 117.

## Sonuç

Kuruluşundan itibaren dünyanın en önemli liman şehirlerinden biri olma özelliği ile gelişim gösteren İstanbul, Osmanlı fethi sonrasında bir imparatorluk başkenti olarak bu hususiyetini sürdürmüştür. Kent içi ulaşım, imparatorluğun en büyük tersanesini barındırması hasebiyle askeri ve güvenlik gereklilikleri dışında şehrin artan ticari potansiyeli, özellikle 19. yüzyılın ortalarından itibaren kapasite sorunlarına neden olmuştur.

İstanbul Limanı'nın modernizasyonu yönünde ilk ciddi teşebbüs Sultan II. Abdülhamid döneminde gerçekleşmiştir. İstanbul'a modern bir liman kazandırma amacıyla 1879'da atılan bu ilk adımlar, bizzat Padişahın, Sadrazamın, hemen bütün Osmanlı nezaretlerinin, şahsi hak kayıpları müracaatları nedeniyle mahkemelerin, belediye ve esnaf kuruluşlarının ve nihayet yabancı sefarethanelerinin müdahil olduğu netameli ve tartışmalı bir süreç sonunda ancak Galata yönünde 1895 yılında rıhtım açılışı ile gerçekleşmiştir. Ardından Eminönü (İstanbul) rıhtımı faaliyete geçmiştir.

Liman inşası ile birlikte özellikle İstanbul'un finans merkezi olan Galata bölgesinde mekânsal değişim ciddi boyutlara ulaşmıştır. Galata tarafında rıhtım şirketine ait olup 1934'te millileştirilen tarihi binaların bir kısmı günümüzde varlığını sürdürmektedir. Galataport Projesi ile bölge yeni bir değişime daha hazırlanmaktadır.

Rıhtım inşaatı sonunda limanın Eminönü tarafı sahil kısmı kent dokusu neredeyse bütünüyle değişime uğramıştır. Eminönü ve Sirkeci'de rıhtım inşası sonrası oluşan bu kentsel doku 1950'li yıllardaki imar faaliyetleri ardından tekrar ciddi bir değişimle karşı karşıya kalmıştır.